מוסף „ידיעות אחרונות" לטיול תיור ותחבורה

# מסלול

יום ב' • י"ב כסלו תשמ"ו • 25.11.85 • מס' 9

ראש־פינה — עמ' 2—3
מלחמת הכרטיסים — עמ' 4
קונצרט במרחצאות — עמ' 5
יום־הולדת למכונית — עמ' 10

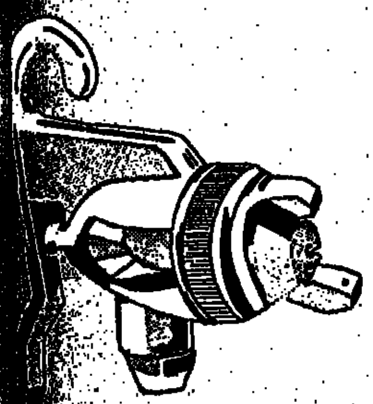
## אוטובוס מעולם אחר

סתיו בכיכר טרפלגר

(עמ' 7)


## רוצה מכונית חדשה?

# צבע אותה בשיטת SAICO



### צביעת רכב במערכת ממוחשבת

אם אתה עומד לצבוע את רכבך בקרוב (גם תיקון קטן), עשה לעצמך טובה! גש לצבע רכב הצובע בשיטת "סאייקו".

צביעה בשיטת "סאייקו" מבטיחה לך חלוקת צבע מאוזנת והומוגנית על גבי הרכב, תחת בקרה אלקטרונית אוטומטית. תהליך הצביעה וחיבוש נמשך לא יותר מ־30 עד 45 דקות והמכונית נמסרת לך ללא גרגרי אבק, חלקה, נקיה ומבריקה כמו חדשה.

### גם תיקון קטן

גם אם אתה זקוק רק לתיקון צבע, כדאי לך לצבוע בשיטת "סאייקו" [illegible]

# החלמונית הגדולה בראש־פינה

**קל להגיע אל הריכוז הקדם־חורפי הזה, המלבלב בגון החלמון, בנחל ראש־פינה. קל גם ללכת, ואפשר לשלב נושאים נוספים: בתי חלוצי הגליל, שלושת המעיינות, גנים ובוסתנים**

מאת שאול בן־משה

חודש נובמבר, הנוף אינו בשיאו וטכנת הגשם כבר קיימת. לצאת לטיול? לאן?

הפרח של הימים האלה, שפריחתו מהווה מטרה וסיבה לטיולים, הוא החלמונית הגדולה. בזכות פקעת הבצל הטמון בקרקע בעומק 10 ס"מ, יש לחלמונית „מחסן" נוזלים המאפשר לה לפרוח בטרם יחל החורף, ולפני שפרחי־חורף אחרים העזו להרים ראש. יש לו פרח־גביע גדול בצבע החלמון, הוא אינו מכסה שטחים רבים, אך ריכוזיו מצויים במקומות שונים בארץ, רחוקים מאוד זה מזה — מירוחם שבדרום ועד נחל דישון והר מירון בצפון.

הפעם נטייל אל ריכוז החלמונית הגדולה שבנחל ראש־פינה. קל להגיע, קל ללכת, ואפשר לשלב נושאים נוספים. הדרך הקלה והקצרה להיכנס לנחל ראש־פינה היא מכביש צפת—ראש־פינה, כשהכביש נכנס למושבה ומתעקל. ליד המכולת של זרחיה פונה רחוב מרוצף באבן, במעלה המושבה הישנה. מרחוב זה פונה דרך־עפר נוחת במעלה נחל ראש־פינה.

תחילתה של הדרך מול בית משפחת בן־אריה (המוכתר), בית־אבן נאה על מדרון ההר שמדרום לנחל. הדרך מובילה מערבה עד לבית־העלמין של המושבה, ואפשר להגיע עם הרכב עד מול הכניסה. לא כדאי להמשיך הלאה בנסיעה, בדרך שטיבה הולך ורע. מימין למעלה, בתי המושבה הישנים המקבלים בימים אלה טיפול „קוסמטי".

מבית הפקידות, המשמש היום מדרשה ללימוד תולדות ראש־פינה והגליל, נמשכת שורת בתים ישנים ששימשו פעם בית למורה ובית לרופא ובית־הכנסת, שבקומת הקרקע שלו — זו הפונה לנחל — היה המיקווה שהתחילו לשפץ וחדלו. אחרי בית־הכנסת, בית משפחת פרידמן. מתחבית במדרון אל אפיק הנחל משתרע בוסתן (או מה שהיה בוסתן), הידוע על שם בעליו יוסף פרידמן המכונה „יוסף אפנדי". פעם גידלו כאן את המנדרינה שנקראה על שם בעל־הבית „יוסף אפנדי".

## חצבאים באים

בהמשך הגבעה, חורבות הכפר הערבי ג'עוני. את כל הבתים הללו אפשר (וכדאי) לראות אם עולים ליד בית הפקידות. נמשיך בנחל מערבה. שרידי בוסתנים, עצי זית, תות, תאנה וסברס (צברים), במעלה הנחל שלושה מעיינות סגורים במבנים.

הראשון, הנמוך מכולם, הוא עין כדן, על שם צמח קטן בעל פרחים סגולים ממשפחת השושניים, שפריחתו מתחילה בפברואר. על המעיין בנוי מיבנה אבנים פשוט בעל כיפה, ועל שמה קראו הערבים למעיין „עין קובה".

המעיין השני, במעלה הנחל מערבה, נקרא עין ראש־פינה. מבוסתן שהיה פה נותרו מעט עצים מסביב ומעל המעיין, בחורף, כשעודפי המים הולכים אל האפיק, יש בנחל זרימה כמו בימים הטובים, ובזכות מים אלו מלא האפיק שיחי פטל (שפריים המתוק־חמוץ שווה טעימה) וצמחים אחרים אוהבי מים. אנשי ראש־פינה מספרים שהם רואים צבאים יורדים מהר כנען להרוות בו צימאונם, וערביי ג'עונה ידעו לספר על הצבוע שהסתתר כאן, יילל והפחיד את הנשים והילדים.

המעיין השלישי נקרא עין גיא אוני, כשמה הראשון של המושבה. הערבים קראו לו אבו־חליל (חליל — כינוי לאברהם אבינו בפי הערבים). מכאן, במעלה הנחל, האפיק כבר אינו מכוסה בצמחיית מים. אך בגדה שמצפון, זו הפונה דרומה אל השמש, פורחת החלמונית הגדולה. תבחין בה על־פי הכתמים הצהובים על המדרון הסלעי. פרח יפה להפליא.

הדרך בנחל מערבה, עולה בכמה פיתולים על מדרונו של הר כנען, דרך זו, הסלולה באבנים („סולינג" קראו לדרך כזו בימי המנדט), היא התוואי הקדום והישן של הדרך הראשית מצפת לעמק החולה. בשנת 1929 סללו הבריטים את „הכביש החדש", שבו נוסעים היום מראש־פינה לצפת, והדרך בנחל הוזנחה. במלחמת־העולם השניה (1941) סללו הבריטים את הדרך באבנים, כחלק מתוכנית ביצורים לכיוון מזרח וצפון. שרידי הביצורים נראים על הגבעות שמשני צידי הנחל.

היום מוזנחת הדרך, והנחל נראה למטייל בו כמקום שכוח. אך בימי גדולתה של צפת היתה בדרך זו תנועה רבה לדמשק ואף רחוק יותר. המעיינות היו מקור המים החשוב ביותר בסביבה, והיגו למשה דוד א"ב התירוץ העיקרי לבחור במקום להקים את ראש־פינה בשנת תרמ"ב (1882). הוא כותב בספר זכרונותיו (זכרונות לבית דוד): „המעיינות... משקים את הגינות והפרדסים שבנחל, ולכן מצאתי כי טוב המקום בשביל חברתנו".

כששו"ב בחר במקום זה לקבוצתו, עולים מרומניה, היה כבר לפני כן ניסיון־התיישבות שלא הצליח. קבוצה מאנשי צפת, בראשות אליעזר רוקח, רכשה מערביי הכפר ג'עוני אדמה וניסתה להתיישב בה. הם קראו לישובם בשם גיא אוני, אך אונם לא עמד להם והונם אזל ורובם שבו לצפת, מניסיון להתיישבות של „גיא אוני" נותרו לניסיון השני של דוד שו"ב יוסף פרידמן ואלתר שוורץ.

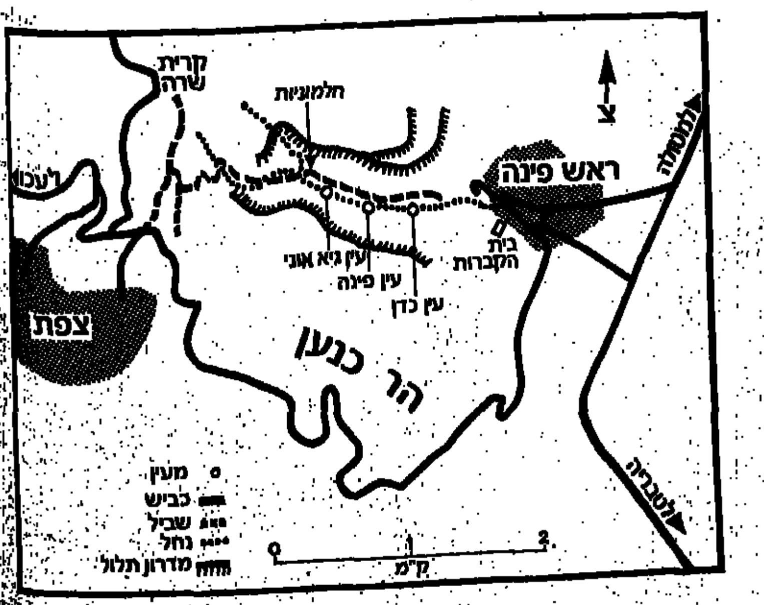
## החלוץ והנערה

שוורץ בנה בראש־פינה מלון, שהיה המפורסם ביותר בגליל. חורבות ביתו ומלונו, בצילם של עצי אורן וברוש ענקיים, מצויים ברחוב מול בית־הכנסת. עם אלתר שוורץ מגיעים לסיפור נוסף בנחל ראש־פינה. אלתר ושאר בני משפחת שוורץ, היו בדרכם מצפת בה ערכו קניותיהם לראש־פינה. במעלה הנחל פגשו חלוץ צעיר ונאה בשם ראובן יוסף פייקוביץ. עיניו של הצעיר פגשו בעיני הבת הבכורה של אלתר, חיה־עטל, ובמקום להמשיך היפנה את סוסו חזרה לראש־פינה — ולבית שוורץ. פייקוביץ וחיה לבית שוורץ נישאו, והולידו ילדים. בן־הזקנים שלהם היה יגאל (פייקוביץ) אלון, שסיפר על פגישת אביו ואמו בנחל ראש־פינה בספרו „בית אבי".

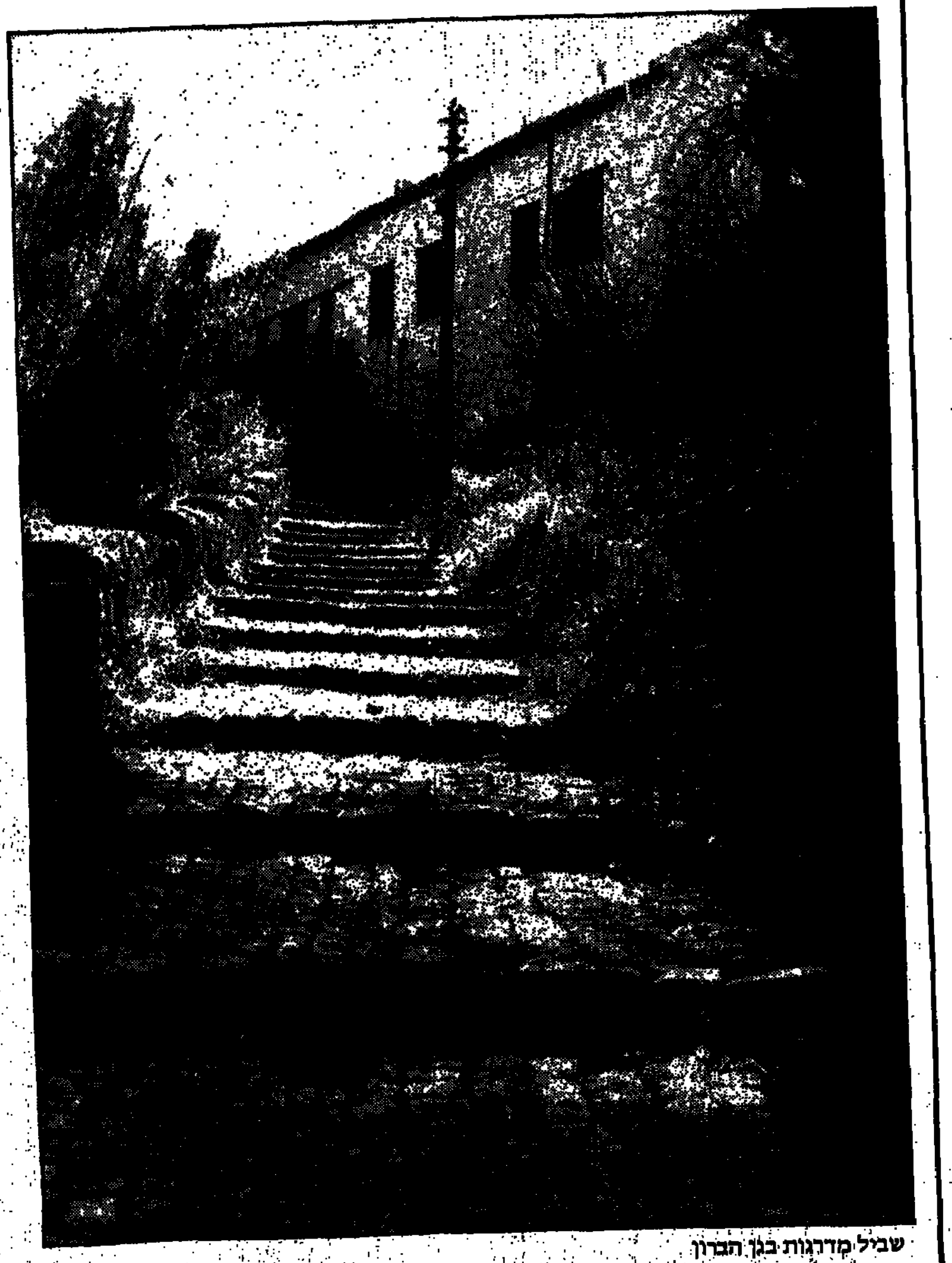
גם בית־העלמין ראוי לביקור. תמצא בו את מצבותיהם של ר' אליעזר רוקח, משה דוד שו"ב ושלמה בן־יוסף, שהובא כאן לקבורה אחרי שניתלה בבית־הכלא הבריטי בעכו.

כבר הזכרתי את בית משפחת בן־אריה. בכרם שמאחורי ביתם גילה אהרון אהרונסון, בשנת 1906, את חיטת הבר „אם החיטה", תגלית שהביאה לו שם בעולם המדע.

מבתיה הישנים של המושבה




רצוי לעשות את הטיול (אם יש מי שיקפיץ את המכונית) מצפת במורד הנחל, עד ראש־פינה. התחלתו ביציאה המזרחית מצפת בכביש לראש־פינה. ממשיכים מזרחה למשטרת כנען, חולפים על־פני הכניסה להר כנען ועוברים את הכניסה לשיכוני כנען. בעיקול הכביש, ליד גשרון, פונה דרך שמאלה צפונה ומטפסת להר כנען. כאן נפרדים מהמכוניות. אחרי כמה דקות הליכה פונים ימינה, עוברים גדר בקר, ומתחילים לרדת בדרך סלולה אבנים היורדת לנחל ראש־פינה. בתחילת הירידה נשקף נוף מלא הכינרת, עמק החולה החרמון והגולן. את המכוניות שליחו שהמתין ליד אכסניית הנוער. [illegible]



שביל מדרגות בגן הברון

---

# דרכים אחרות

דידי מנוסי

## נעורים בקרח

החודשים דצמבר־ינואר הם החודשים הקלאסיים לספורט החורף, קרי: סקי. חובבי הסקי האמריקנים נוהרים למדינות קונטיקט, ורמונט וניו־אינגלנד (במזרח), ולמדינת וושינגטון (במערב), וכמובן לעיר אספן שהיא עיר־הסקי המפורסמת ביותר בארצות־הברית.

ובכן...בעניין סקי...מתרוצץ בזכרוני סיפור משעשע (שקראתי כנראה לפני עידן ועידנים – ואינני זוכר מאת מי). הסיפור מספר על זוג סטודנטים אמריקנים שנישאו: היא יפהפיה מלכת הכיתה, הוא הגאון התורן. שניהם בני עשרים. לאחר עשר שנים, היא אשה בשלה ויפה, והוא דוקטור, אבל עדיין נראה כמו סטודנט בן־עשרים. עוד עשר שנים חולפות. היא נראית טוב לבת ארבעים אבל הוא, למרות היותו פרופסור, עדיין נראה כסטודנט בשנות העשרים להייו.

והתופעה הזאת מתחילה להציק לגברת, שהיא מזדקנת והוא לא. עוד חמש שנים עוברות, ואז מציע לה הפסיכיאטור שלה לחוג את 25 שנות הנישואין שלהם בירח־דבש שני, אולי זה יעזור לה להתגבר על מצוקתה. הזוג נוסע לעיר אספן לשבוע סקי. ובוקר אחד, כאשר הם מחליקים במסלולי־סקי מרוחק, נבקע השלג והבעל נופל לתוך הבקע ושובר את רגלו. הוא צועק אל אשתו שתמהר להזעיק עזרה, אבל היא יושבת לה על שפת הבקע ולא זזה. הוא צועק וצועק, והיא – שום דבר.

בערב היא חוזרת למלון ומספרת על התאונה. בלילה יורד שלג עז. בבוקר שלמחרת יוצאת משלחת המצילים, אבל כל החיפושים לריק – אין זכר וסימן לגוויית הבעל. ואז, בעיני רוחה, מזדקנת האלמנה יחד עם בעלה, ובמלאות להם חמישים ואחר־כך שישים – הוא פרופסור מכובד, קרח ועבכרס, והיא אשתו שסימני יופיה עוד גלויים לעין.

ביום חתונת הכסף (חמישים שנות נישואין) מחליטה האלמנה לחזור על עיר־הסקי אספן, אל אותו מקום בדיוק שבו נפגע בעלה בתאונה. וכמו שהיא יושבת שם ובוחה נוכחה, נבקע השלג שוב – והיא רואה את בעלה, יושב בתוך הקרח והוא צעיר ונאה כסטודנט בשנות העשרים לחייו...

# קונצרטים בחמת־גדר

## קצר וקולע
### בני גבירצמן

"ה'אקוסטיקה הטבעית המשובחת ביותר ששמענו מעודנו" – כך הגדירו נגני השישיה לכלי־מיתר של התזמורת הפילהרמונית, שהופיעה באחרונה באתר המרחצאות הרומיים בחמת־גדר, את הרגשתם בעת הקונצרט שבו ניגנו. נוכח הצלחתו של הקונצרט, ונוכח שביעות־הרצון של הקהל שהאזין לו, החליטה הנהלת חמת־גדר לקיים סידרת קונצרטים למנויים החל מהאביב הקרוב. פרטים על מועדי הקונצרטים הללו יפורסמו בעתיד.

מלבד זאת החל באחרונה מיבצע של הרשמת מנויים למרחצאות חמת־גדר. מנוי זוגי לשנה עולה 96 אלף שקל. הוא מקנה זכות כניסה למרחצאות, לחוות התנינים ולעתיקות. בנוסף לכך מקנה המנוי הנחות משמעותיות על כלל הפעילויות בחמת־גדר ולכל החנויות במקום, כגון המסעדה, חנות המזכרות, הג'אקוזי ומופעי בידור. כן יזכה מנוי כזה להנחות בבתי־מלון ואתרי־תיירות סביב הכינרת. הטבות מיוחדות מוצעות למנויים של חמת־גדר שיביאו עימם מנוי נוסף.

### ציורים ומטבעות בחיפה

בשבוע שעבר נפתחו במוזיאון חיפה ארבע תערוכות. שלוש מהן מתקיימות במסגרת המוזיאון לאמנות חדשה, ואחת במוזיאון לאמנות עתיקה. בתערוכה האחת כ־50 תמונות שמן, בהן מתאר הצייר שמואל לם את נופי חיפה בשנות ה־30. תערוכה אחרת היא של הצייר יהודה יציב, אשר חזר ארצה משהות ארוכה בחו"ל. התערוכה השלישית היא מאוספי המוזיאון, במסגרתה מוצגות 32 עבודות של אמנים נאיביים מישראל, מאוסף המוזיאון. בין 17 הציירים שעבודותיהם מוצגות כאן – כאלה ששמעם יצא ברחבי תבל כמו שלום מצפת, יצחק בין, מנחם מסינגר, שלמה נראני ועוד.

שונה מכל אלה היא התערוכה המתקיימת במוזיאון לאמנות עתיקה. נושאה הוא "מטבעות היהודים בימי בית שני", והיא חונכת מדור חדש למטבעות עתיקים במוזיאון הזה. בתערוכה מוצגים מיבחר של מטבעות החשמונאים, מטבעות מימי המרד הגדול, מימי בר־ כוכבא ומטבעות שהוציאו נציבי רומי ביהודה.

### טיסה לארה"ב – וגם הנחה

כל ישראלי שיטוס לארה"ב ב"אל־על", באמצעות חברת־הנסיעות "מלחי", והיעדים שלו בארה"ב יכללו גם את מיאמי, יוכל לקבל במחיר מוזל חבילת־תיור באיזור אורלנדו. החבילה כוללת לינה במשך שלושה לילות במלון דה־לוקס, כרטיס־כניסה ל"דיסני וורלד" ולאפקוט סנטר למשך יומיים, ורכב שכור לשלושה ימים ללא הגבלת קילומטרים. מחיר החבילה – 99 דולר לאדם בחדר זוגי. שומרי־מסורת יכולים לקבל במסגרת זאת לינה במלון כשר באורלנדו.

### פטור ממס לתיירים בפינלנד

תיירים המבקרים בפינלנד, שכתובתם הקבועה אינה מדינה סקנדינבית, יקבלו מעתה החזר של כל 16 אחוזי המע"מ ששילמו על קניותיהם בעת שהותם בפינלנד. התנאי היחיד לכך – שאת הקניות הללו הם ערכו באחת מ־900 החנויות ברחבי המדינה, שבהן הקניות של זרים פטורות ממכס. בעת הקניה מקבל התייר אישור על קנייתו, ואת הכסף תמורת האישור הזה הוא מקבל בנמל־התעופה או באוניה שבה הוא מפליג מפינלנד. ההחזרים הללו ניתנים גם למי ששילם בכרטיס־אשראי ולא במזומן.

### נוה צדק – הרס או הצלה?

שכונת נווה־צדק, שהיא אחד רבי־החשיבות בתולדות ההתיישבות בארץ־ישראל, נמצאת זה מכבר בראש דאגותיהם של אלה שמבקשים לשמר את עברה הקרוב של הארץ, ולמנוע את הריסת שרידיה "בשם הפיתוח והקידמה". במסגרת זאת תתקיים ב־17 בדצמבר, במוזיאון לתולדות תל־אביב־יפו, הרצאה בנושא "נווה צדק – הרס או הצלה?" המרצים יהיו ד"ר גדעון ביגר ואדריכל ארם מורן. ימים מספר לפני־כן, ב־14 בדצמבר, ייערך סיור בנווה־צדק, לכל המעוניינים בנושא. הסיור ייצא בשעה 10 לפני־ הצהריים מפינת הרחובות שלוש ואילת, ליד גשר שלוש.

הרצאה זו היא אחת מסידרה של שבע הרצאות, הנערכות במוזיאון בשיתוף עם מכון אבשלום לידיעת הארץ, המועצה לשימור אתרי התיישבות והחברה להגנת הטבע. ההרצאות מתקיימות במוזיאון בימי שלישי בשעה 8 בערב. לפני כל הרצאה ייערך סיור באתר שעליו ידובר בהרצאה, ואילו לאחר ההרצאה יתקיים דיון פתוח בהשתתפות הקהל. הכניסה להרצאות וההשתתפות בסיורים – חופשית.

### אלקטרוניקה בהמבורג

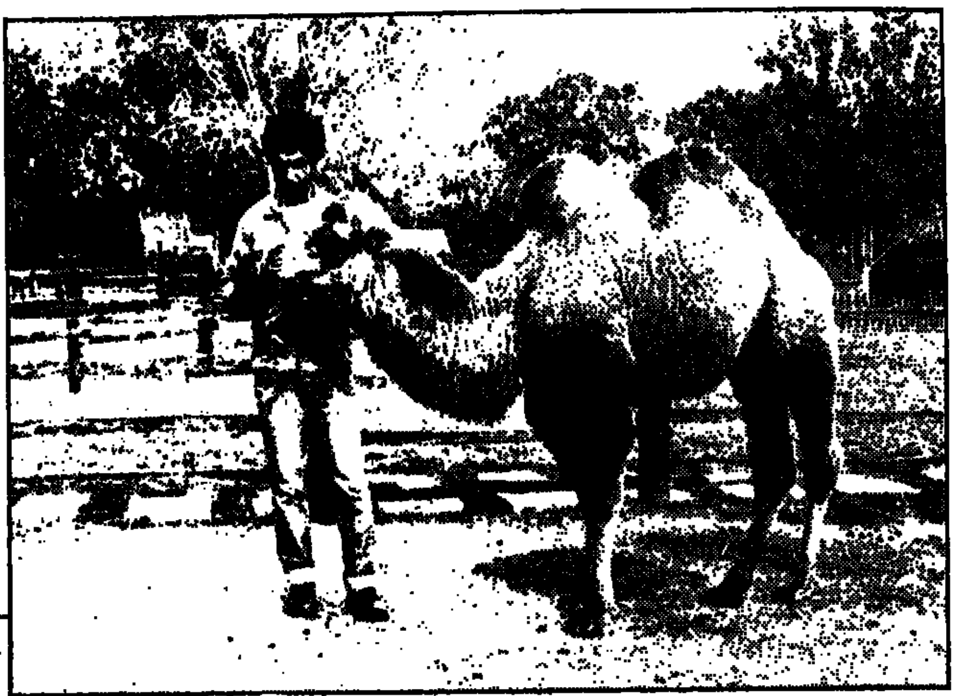
יריד אלקטרוניקה בינלאומי בשם "אלקטרוטק" יתקיים בהמבורג בין ה־22 ל־25 בינואר. 178 גופים שונים יציגו ביריד מערכות אלקטרוניות שונות, הנדסת חשמל ואנרגיה, מדידה ורובוטיקה.

### דיקנס בעירו של שקספיר

ההפקה עטורת הפרסים של "ניקולס ניקלבי", על־פי ספרו של דיקנס, תועלה על־ידי להקת שקספיר המלכותית בסטראטפורד אפון אייבון מה־13 בדצמבר השנה, עד ל־8 בפברואר 1986. המחזה מועלה בשני חלקים – האחד בבוקר והשני בערב של אותו יום. המעוניינים בביקור בסטראטפורד וגם בביקור בהצגה, יכולים לרכוש "חבילות" מיוחדות הכוללות כרטיסים לשני חלקי המופע, ארוחות במסעדת תיאטרון להקת שקספיר ולינה במיגוון רחב של בתי־מלון או בתי־הארחה. מחיר חבילה בת שני לילות נע בין 63.50 ל־103.50 ליי"ש. מחיר לילה אחד באמצע השבוע נע בין 49.50 ל־70 ליי"ש, והמחיר במוצאי־שבת הוא בין 52.50 ל־73 ליי"ש. פרטים והזמנות אפשר לקבל אצל Gillian Ingham, Markrting Manager Theater, Royal Shakespear Theater, Stratford upon Avon, England.

### "איסלנדאייר" מורידה מחירים

חברת־התעופה האיסלנדית "איסלנדאייר", יצאה בימים אלה בתוכנית של הוזלות בקווים מאירופה לארה"ב. כך, למשל, אפשר לטוס בחברה ואת מלוקסמבורג לניו־יורק וחזרה תמורת כ־350 דולר, ומלוקסמבורג לדטרויט תמורת כ־30 דולר נוספים. יתר על כן: הכרטיסים הללו אינם חייבים בקביעה מוקדמת של תאריך החזרה, או בתשלום כלשהו בעת ביטול טיסה.


גמל בעל שתי דבשות הגיע באחרונה למרכז הזואולוגי ת"א־ר"ג. הגמל, ששמו "האנס", הוא בן שישה וחצי חודש, וייחודו בשתי הדבשות שעל גבו. "האנס", שנקנה בגן־החיות בהאנובר שבגרמניה, הוא הראשון מסוגו בישראל. כידוע, נמצאים בארץ גמלים בעלי דבשת אחת. בשנה הבאה תגיע גם בת־זוגו של האנס לארץ. מהספארי בר"ג נמסר, כי האנס שקט ונוח, ואפשר לפגוש בו בפינת החי של המרכז, להאכילו ולהשתעשע עמו. מקורם של הגמלים הדו־דבשתיים במידבר סין ובמרכז אסיה.

במרחק כ־25 קילומטר דרומית לחיפה, במערות נחל המערות, נתגלו כבר בימי המנדאט ממצאים רבים המעידים על פעולות אנושיות שהתקיימו בהן במשך כמאה אלף שנים. בשנים האחרונות מתנהלות החפירות במקום על־ידי פרופ' אברהם רונן מאוניברסיטת חיפה, בשיתוף עם המוזיאון לפרהיסטוריה ע"ש מ. שטקליס. בימים אלה נפתחה במוזיאון זה תערוכה חינוכית, המשחזרת את נופו הקדום של נחל המערות בתקופות שונות. בתצלום: מערת התנור עם סימוני החפירות הארכיאולוגיות הנערכות בה.



# סוף ל"שוק הפרוע" בכרטיסי־טיסה

משרד־התחבורה מכין תקנות, שמטרתן לשים קץ לשוק הפרוע הקיים היום בתחום כרטיסי־הטיסה. הכוונה היא למנוע את המצב הקיים, בו סוכני־נסיעות מקיימים ביניהם תחרות פרועה המוצאת את ביטויה במכירת כרטיסים במחירים מוזלים מאוד. סוכני־הנסיעות מצליחים להוריד מחירים בשיעור קיצוני, מאחר שכמה חברות־תעופה משלמות לסוכני־הנסיעות עמלות גבוהות. הסוכנים מוותרים למעשה חלק מהעמלה לנוסע, וכך נוצרת תחרות לא־הוגנת בין חברות־התעופה המשלמות עמלות מקובלות – לבין אותן חברות המשלמות עמלות גבוהות.

על־פי התקנות המוצעות, מותר יהיה בעתיד למכור כרטיסי־טיסה רק לפי התעריף הרגיל המפורסם על־ידי חברות־התעופה.

### מדחף – המלה האחרונה

בתחילה הם נראים מעט מוזרים בינות למטוסי־הסילון הגדולים. אולם כשבודקים מעט הלאה, מתברר כי מדובר אומנם במטוסים בעלי מדחפים, אך כאלה שהם המלה האחרונה בתכנון מטוסים. מאז החלו חברות־תעופה שונות מתעניינות במטוסים בעלי 30 עד 100 מושבים, חזרו מטוסי־המדחף לנמלי־התעופה, ואין ספק שבשנים הקרובות נראה אותם יותר ויותר.

חברת־התעופה האוסטרית בחנה מספר מטוסים כאלה, אותם היא מבקשת להפעיל בקווים הקצרים שלה. אחרי בחינה מדוקדקת נפלה ההכרעה – החברה רכשה את מטוס ה"אפ־50" מתוצרת מפעלי "פוקר". "אוסטריאן איירליינס" תרכוש ארבעה מטוסים כאלה, המצויים עדיין על שולחנות התכנון. במטוס יהיו 48 מושבים, מהירותו תהיה 530 קמ"ש, וטווח הטיסה שלו 1,800 ק"מ.

המטוס יהיה מצוייד בזוג מנועי טורבו, שיפעילו מדחפים בעלי שישה להבים. הוא יצטיין ברמת רעש נמוכה ויהיה מצוייד במיטב הציוד האלקטרוני. החברה האוסטרית מתכננת להכניס את המטוס לשירות בשנת 1987, והוא יופעל בעיקר בקווים קצרים כמו מווינה לגרץ ובטיסות־שכר אל מחוץ לאוסטריה.

מטוס־מדחף ("אפ־50") שרכשה חברת־התעופה האוסטרית

## תעופה
### אריה אגוזי

### משלחת לירידי־ תיירות בטוקיו

נציגי "אל על" ומשרד־התיירות הישראלי ישתתפו ביריד־תיירות גדול, שייפתח השבוע בטוקיו. זה זמן־מה עושה "אל על" מאמצים לעודד תיירות מיפאן לישראל. הפנטומימאי חנוך רוזן יופיע בביתן, והמארגנים מקווים שהופעתו תמשוך לביתן מבקרים רבים. "אל על" מינתה לפני כשנה סוכן כללי ביפאן, וחתמה על הסכם עם חברת־התעופה היפאנית. לפי הסכם זה יכולים היפאנים לטוס לאירופה במטוסי החברה היפאנית, ומשם להמשיך לישראל באחת מטיסות "אל על".

### "פאן־אם" הכפילה פעילותה

חברת "פאן אם", שהחלה לא־מכבר בטיסות מניו־יורק לישראל, הכפילה החורף את היקף פעילותה ממרכז הטיסות שלה במיאמי. זאת, בעיקר בקווים למיאמי וליוסטון. נוסף על הגברת תדירות הטיסות בקווים הקיימים, הוסיפה החברה לרשת הקווים שלה יעדים חדשים. בין השאר טסה עתה החברה ממיאמי לשיקאגו, סינסינטי, דטרויט, קנזס־סיטי וערים רבות נוספות.

בקו שלה לקאראקאס תפעיל עתה החברה מטוסי 747 במקום מטוסי "איירבאס".

### אוטובוס בין היתרו לגטוויק

קשר אוטובוסים נוח הופעל בין נמלי־ תעופה היתרו וגטוויק ליד לונדון. השירות מתחיל לפעול משעה 6 בבוקר, ועד לשעה 8 בערב יוצא אוטובוס כל 20 דקות מגטוויק להיתרו. אחרי 8 בערב יוצא האוטובוס אחת לשעה. השירות פועל עד 11 בלילה. הנסיעה נמשכת 50 דקות והאוטובוס עוצר ליד טרמינל 3 ולאחר־מכן ליד הטרמינלים 1 ו־2. הנסיעה בכיוון אחד עולה 9 לירות שטרלינג.

### מחסור בטייסים באל־על

לחברת "אל על" אין היום די טייסים לביצוע לוח הטיסות המתוכנן של עונת החורף. בשבועות האחרונים נאלצה החברה לחכור מטוסים על צוותיהם מחברות אירופיות ומחברת "ארקיע". זאת, בעוד הנהלת החברה מוסיפה להתנגד בתוקף לקבל לעבודה תשעה טייסים יוצאי חיל־האוויר, שסיימו לפני כשנתיים קורס הסבה ב"אל על" ופוטרו מייד לאחר־מכן. מנכ"ל החברה, רפי הרלב, מוסיף לטעון כי בשלב הנוכחי אין כל הצדקה לקבל לעבודה טייסים חדשים.

דובר "אל על" אישר כי בחודש אוקטובר וגם בחודש הנוכחי נחכרו מטוסים, אולם הסביר זאת במצב שנוצר בגלל קורסים פנימיים של החברה, שנועדו להסב טייסים מהטסת מטוס מדגם מסויים לדגם אחר.


מועדון קוראי ידיעות אחרונות

בית ידיעות אחרונות, דרך פ"ת 138 תל־אביב, טלפון 212213 | ההרשמה פתוחה לכל קוראי העיתון ללא תשלום דמי חבר
פרטים והרשמה בימים א'–ה' בשעות 09.00 – 18.00 ברציפות

ארועים "מדליקים" בחופשת החנוכה

נותרו מקומות אחרונים לגברים פנויים
פנויים ופנויות
חוג פנ"פ – קרוב לבבות בחג הלביבות
דיפלומט י־ם 12–14.12.85
★★★★★
בתכנית:
★ שידוך ישיר – עם דודו דותן
★ הרצאה מפי הסקסולוג – עמי שקד
★ נשף ריקודים – יש סיבה למסיבה
★ מפגשי הרפיה והתרגעות, והתקשרות, שעשועי חברה, סרטים
★ צוות מקצועי ומנוסה, חברויות
נותרו מקומות פנויים לגברים גילאי 30–45

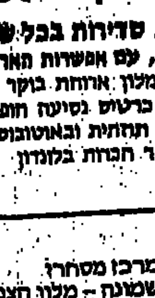
סוף שבוע לתרבות ואמנות
חנוכה, 12–14.12.85
בבית הארחה בנהריה
באוירה מזרח אירופאית
עם שלושת השמואליקים
ש. רודנסקי • ש. סגל • ש. עצמון
בתכנית:
★ ערב הומור יהודי
★ מאכלים מסורתיים בפנסיון מלא
★ נשף ריקודים – "כמו פעם"
★ שחרית של שבת להומור ישראלי
★ לרשות האורחים משחקי שולחן בריכת שחיה מחוממת, סרטים, ועוד.
99,800 ש' בלבד – פנסיון מלא.
(אפשרות הסעה מת"א לנהריה ובחזרה)

חופשת חג החנוכה למשפחות חד־הוריות 8–11.12.85
מלון קאונטרי־קלאב
פעילויות משותפות להורים ולילדים.
תקשורת והכרות בין המבוגרים. פעילויות יצירה, ספורט, סדנאות, שעשועים, שירה, ריקודים ועוד – תוך שימת דגש מיוחדת על המשפחה החד־הורית.

סוף שבוע לאוהבי מוסיקה – בחנוכה
מלון מנדרין תל־אביב
12–14 דצמבר 85
חוויה שאסור להחמיץ!!

חורף ישראלי
חופשה ונופש במחירים מיוחדים
פרטים במועדון
★★★★ נהר־הירדן – טבריה
★★★★ גני־חמת – טבריה
★★★ אלמוגים – אילת
★★★★ אריאל – ירושלים
★★★★ מנדרין – תל־אביב
★★★★ קיסר – אילת
★★★★ קאונטרי־קלאב ת"א
★★★★★ דיפלומט – ת"א/י־ם
★★★★ גרנד־ביץ' – ת"א
★★★★ מרינה – ת"א/בת־ים
מועדון הנופש קלאב־אין אילת

פריז ולונדון במחיר הפתעה $599
חנוכה 6.12.85
11 ימים, כולל טיסה ת"א–פריז, פריז–לונדון, לונדון–ת"א בחברת תעופה סדירה, העברות, אירוח בבתי מלון מדרגת תיירות טובה, ארוחות בוקר, סיורי היכרות בפריז ובלונדון, מלווה ישראלי
ביצוע: אופיר טורס
ת"א, רח' בן־יהודה 32; י־ם, אגף מלון המלך דוד; חיפה – דרך העצמאות 62; טבריה – מרכז מסחרי; לב־הגליל; ק. שמונה – מלון הצפון.


לונדון שלך ב־399 $
יציאות סדירות בכל שבוע
9 ימים, עם אפשרות הארכה
כולל: בתי־מלון, ארוחות בוקר אנגליות, העברות, כרטיס נסיעה חופשית ברכבת תחתית ובאוטובוסים
סיור חנויות בלונדון

פניני המזרח הרחוק
לחברות, לאנשי עסקים
למטייל העצמאי
אשרות כניסה • בלעדי בישראל – כרטיסי רכבות • JAPAN RAIL PASS • מידע וייעוץ ניתן לקבל חינם, במשרדי טמסה טורס (1975) בע"מ
משרד ראשי: כפר־סבא. טל. 052־25825 • תל־אביב:

קניה קמפינג בחנוכה
9 ימים, 5/12–15/12
בהדרכת עמיהוד נאור.
טיול לודג'ים 2–19/1
טיול קמפינג 2–19/1
טיול לודג'ים 6.2.86

מצרים
הטיול המקיף
8 ימים
תאריכי יציאה: 7.12 – חנוכה, 25.12
מחלקת טיולי חו"ל
החברה להגנת הטבע
פרטים והרשמה: ת"א, השפלה 3 טל. 03־375063

מועדון קוראי ידיעות אחרונות מועדון קוראי ידיעות אחרונות

# עצות למטייל ביפאן

יפאן, אומרים, היא ארץ יקרה. זאת הסיבה שישראלים, גם אלה המטיילים במזרח־הרחוק, פוסחים עליה לפעמים. לגמרי לא בצדק, מה־גם שהיא פופולארית ביותר בקרב המטיילים הבאים אליה מארצות אחרות.

יפאן היא אכן ארץ יקרה, אך ניתן ללון בה בבתי־הארחה תמורת 3־6 דולר ללילה, אפשר לקנות מזון בסופרמרקט בחצי־מחיר, אפשר לנסוע בטרמפים למרחקים ארוכים, לעבוד די בקלות ולהרוויח כסף רב. יש אפילו מטיילים שחזרו משם עם יינים...

להבדיל משאר ארצות המזרח־הרחוק, יפאן ארץ נקיה מאוד. לא צריך להצטייד בתרופות ובחיסונים כדי ליהנות ממה שיש לה להציע, אפשר לאכול בכל מקום בלי חשש, אין בה שוק שחור ואפשר להחליף מזומנים בכל מקום וכמעט בכל סכום (פרט לסכומי־עתק, שממילא אין למטייל הממוצע).

מיניאטורת־שנהב, ששימשה לגברים לתליית ארנקי־כסף על חגורות הקימונו

**ארץ יקרה, אומרים, אבל אפשר לטייל בה בטרמפים וברכבות, ללון בבתי־הארחה או באכסניות־נוער, ואפילו לערוך קניות במחירים סבירים אם יודעים מתי וכיצד**

מאת סלעית דור

צעירים חוגגים ברחוב (צילום: אדווין קרמיול)

### היכן ללון

"בתי השלום" המפורסמים של יפאן הם אוהבי ישראל, ומוכנים להלין כל ישראלי חינם משך שלושה לילות. הבתים הם סגנון יפאני, צריך לנהוג בהם כאורחים לכל דבר, ורצוי גם להביא מתנה קטנה מהארץ. יש ארבעה "בתי שלום" כאלה: בטוקיו, בקיוטו, בהירושימה ובנטויה. יש לכתוב או להתקשר מראש כדי להזמין מקום (מס' הטלפון בטוקיו 03־7007077, בטוקיו 4614603, בהירושימה 9225670, ובנטויה 8326448).

בטוקיו יש גם "בתי יושירה", בתי מטיילים הדומים לבית פרטי שבהם יש מקלחת, שירותים, מטבח, חדרי־טלוויזיה וחדרי־שינה. התשלום בבתים אלה הוא על בסיס יומי או חודשי, ונע בין 4 ל־6 דולר ללילה, כאשר התשלום החודשי נע בין 100 ל־150 דולר לחודש. התשלום כולל דמי שימוש בגאז, מים, חשמל, מצעים, מכונת־כביסה וכלי־מטבח. בבית־ההארחה יש גם טלוויזיה.

נוסף ליושירה יש גם ויקי האוס, סלון האוס, אינגליש האוס ובתי־הארחה רבים אחרים עם שמות יפאניים המציעים מיטה וסידורי מגורים. בטוקיו לא תקבל ארוחת־בוקר בבית־הארחה כזה. בקיוטו, האכסניות יקרות יותר וכוללות גם ארוחת־בוקר.

### אכסניות־נוער

בטוקיו יש גם אכסניות־נוער (יוגי – טל' 4679163 או 2625956, טורינון האוס 03־4662945, אוקובו האוס 3612343). באכסניה תשלם 7 דולר ללילה. בכל אכסניה יש מקלחת, וסאונה קטנה או גדולה. יש אכסניות בעלות סגנון מערבי ויש בעלות סגנון יפאני.

### דירות להשכרה

בטוקיו יש גם דירות או חדרים להשכרה. רוב הדירות ריקות, אך קל מאוד ולא יקר לרהט אותן. יש שווקים יד־שניה שבועיים או חודשיים, בהם מוכרים מוצרים מתוצרת מקומית במחירים מוזלים. היפאנים בעלי־האמצעים (ויש רבים כאלה) אינם אוהבים את התוצרת המקומית, ולעיתים – כשהיא מתיישנת – אף אינם טורחים למכור אותה. בשוק "האשפה הנקיה" אפשר למצוא רדיו־טייפים, מקלטי־טלוויזיה ומכונות־כביסה זרוקים במצב טוב. כדאי לבוא ביום "הריקת האשפה".

אפשר לשכור חדר גם בבית משפחה. לא בכל דירה יפאנית יש מקלחת, אבל בכל איזור־מגורים יש מספר בתי־מרחץ הכוללים מקלחת, אמבטיה, סאונה ולפעמים גם אולם־התעמלות. הביקור בבית־המרחץ הוא חוויה גם למי שיש לו מקלחת בדירה ששכר.

### בתי־מלון

בתי־המלון מחולקים לשני סוגים: מערביים ויפאניים. מלונות הריוקאן, בעלי הסגנון היפאני, מציעים חדרים נקיים עם מחצלות ועליהן מיזרנים. הם נקיים מאוד ומסודרים, והמחיר נע בין 20 ל־30 דולר ללילה. בקיוטו המחיר ב"אונו האוס" הוא רק 13 דולר לזוג ללילה. כדאי להזמין מקום מראש, דרך משרד־הנסיעות. בקוראשי, במוריעין, כדאי לעשות הזמנה ל"מינשוקו", מלון יפאני ביתי שמחיריו סבירים. יש בו גם אמבטיה חמה, תה יפאני עם עוגיות ותרמוס עם מים חמים לכל אורח.

### קמפינג

מחוץ לערים הגדולות יש ביפאן גם מחנות קמפינג. מי שיש לו אוהל ושק־שינה, יכול ללון בכל מקום שיחפוץ.

### תחבורה

מרחקים ארוכים כדאי לעשות ברכבת, לפחות בתחילת הטיול. כרטיס רכבות ל־21 יום אפשר לקנות בארץ, ב"קינג דייוויד טורס" תמורת 180 דולר. בבנקוק שבתאילנד אפשר לרכוש אותו הכרטיס ב־140 דולר, ובארה"ב הוא נמכר תמורת 170 דולר. אפשר לרכוש גם כרטיס־רכבת לשבוע בלבד. אין צורך במקומות שמורים. הכרטיס כולל הפלגה מנמל שימונסקי בקצה האי הונשו לדרום קוריאה, במחיר מוזל. באכסניה בשימונסקי אפשר ללון לפני ההפלגה לקוריאה, ולקבל מידע רב מפי המטיילים הנמצאים במקום.

הנסיעות באוטובוסים יקרות. התשלום מתבצע בסוף הנסיעה, בהתאם למספר התחנה שצויין בכרטיס. ביקורת נערכת בכניסה וביציאה מהאוטובוס, כך שיש לשמור על הכרטיס.

מי שמתכנן שהות בת מספר חודשים ביפאן, יכול לרכוש טוסטוס או אופנוע במחיר סביר מאוד. למרחקים ארוכים כדאי ואפשר לנסוע בטרמפים. היפאנים עצמם אינם נוהגים לנסוע בטרמפים, ותכופות לא יבינו איך "נתקעת" במקום מסויים ויקחו אותך במכוניתם עד לתחנת־הרכבת הסמוכה. תמיד ינסו לסייע לך כמיטב יכולתם. עדיף, לכן, שתנקוב ביעד ברור, מרכזי מאוד – ותמשיך משם באוטובוס.

### עצות טובות

היפאנים אדיבים מאוד, מסבירי־פנים לתייר ומנומסים. העצה החשובה ביותר למטייל ביפאן היא להשתדל להיות מנומס גם הוא, לומר תודה (הידומו) ובבקשה (תידוזו). אפשר להסתייע בדוברי אנגלית שיימצאו בדרך, לביצוע כל הסידורים הדרושים אך אל דאגה – יפאני שיראה אותך עומד ובוהה במפה ותוהה לאן לפנות, ישתדל לסייע לך גם אם אינו דובר אנגלית.

רוב המפות שתרכוש כתובות יפאנית, בעיקר המפות המוגדלות. אם תהיה בידך מפה אחת באנגלית, תוכל להשוות מקומות ולהסתדר.

### מנטאליות

בגלל היותה סגורה בפני זרים משך מאות בשנים, שמרה יפאן על צביון מיוחד, ועד לפני כמה עשרות שנים היתה מבודדת. מאז מלחמת־העולם השניה הפכה לאחת הארצות המודרניות בעולם. השינויים הקיצוניים שבתוכה, הניגודים המפתיעים והשמירה על הצביון המיוחד הזה, הופכים אותה לארץ מעניינת ומרתקת במיוחד. היא קשה בתחילה למטייל בה, אך מהווה ארץ־תיירות טיפוסית העונה על כל צרכיו של התייר.

### זמן

המועד הטוב ביותר לבקר ביפאן הוא חודשי הסתיו – אוקטובר־נובמבר – והאביב מארס־אפריל.


ידיעות אחרונות
העיתון של המדינה.




# לונדון — אפשר גם ברגל

**לצאת את העיר, לסייר בארמונות המלכות ובמצודות העתיקות, ואחר־כך לחזור אליה ולתור אותה בסיורים ברגל, לשמוע את הסיפורים, ליהנות מהריאות הירוקות של הכרך. עניין של איכות־חיים**

מאת רבקה גושן

ה"ביג־בן": זווית קצת אחרת

התזמורת הפילהרמונית הלונדונית בניצוחו של טט ורפסטון, ב"בארביקן סנטר" (תצלום: דן הדני)

יש בה הכל, ולא לחינם היתה מאז ומתמיד יעד מן החביבים ביותר על התייר הישראלי. בלונדון, כל מבקר יכול למצוא משהו שמעניין אותו במיוחד. החל במוזיאונים, בניינים עתיקים וכנסיות, דרך מופעי־בידור ותיאטרון משובח, וכלה בבאלט מעולה ובמוסיקת פופ, מסעדות מגוונות לכל טעם ולכל כיס – מיבחר עצום.

בתחילת אוקטובר השנה שרר באי הבריטי מזג־אוויר נפלא. נסענו לבקר בווינדזור, מקום המושב החביב על מלכי אנגליה זה מאות שנים. בארמון המלכותי המתנוסס במלוא הדרו אוצרות אמנות רבים, בהם ציורים של ליאונרדו דה־וינצ'י והולביין. בשערי הארמון אפשר לצפות בחילופי־משמרות של חיילי המלכה, בטקס הדומה לזה שמתקיים בחזית ארמון בקינגהם בלונדון. מלבד זאת, מהנה מאוד לשוטט ברחובותיה הססגוניים של העיירה עצמה, שבתיה בנויים בסגנון אנגלי עתיק. לטיול כולו הוקדש כמעט יום שלם, כולל הנסיעה במכונית מתחנת פדינגטון. היה שווה כל רגע.

### ארמונות המלכים

ביקור נוסף המרחיב את הדעת ואת הלב הוא במצודת לידס שבמחוז קנט. הנסיעה מתחנת־הרכבת ויקטוריה נמשכת כשעה ורבע, וכוללת הסעת הנוסעים באוטובוס עד למצודה עצמה. הארמון המרהיב בנוי על שני איים במרכזו של אגם רחב־ידיים, ומסביב משתרעים מרחבים אינסופיים של מישורות ועצים עתיקי־יומין. על האגם עצמו משייטים ברבורים צחורים ושחורים ועוד בעלי־כנף מרהיבים.

במצודה עצמה, נוסף על האולמות המרשימים והריהוט היפהפה, אפשר לבקר גם במוזיאון מיוחד־במינו. מצוי בו אוסף נדיר של... קולרים לכלבים – מכסף, ארד, עור ושילובים שונים, מאז ימי־הביניים ועד ימינו. מעניין, למי שזה מה שמעניין אותו.

אחת האטרקציות שהן אולי פחות מוכרות למבקר בלונדון – ביחוד זה שעדיין לא חרש את מיכמניה – היא הסיורים ברגל בעיר, המאורגנים מטעם העירייה, ונערכים בליווי מדריך מוסמך. המחיר לאדם ־ כ־2 ליש"ט. התיירים שומעים מפי המדריך סיפורים מרתקים, מתובלים בפרטים פיקנטיים ובהערות כיד ההומור האנגלי היבש הטובה עליו על הרחובות, הפאבים, הבניינים של העיר הגדולה ואפופת־ההאווירה הזאת. מתוך מיגוון רחב של סיורים תוכלו לבחור את אלה המעניינים אתכם במיוחד. מן המיבחר: סיור בבתי־המשפט ובמיכללות למשפטים, לונדון של צ'ארלס דיקנס, או האיסט אנד הנודע באוכלוסייתו היהודית. המדריך יוביל אתכם דרך הגטו, בית־הכנסת ועוד, ויכביר הסברים לרוב. רצוי רק לזכור, שהסיורים הללו מומלצים לדוברי אנגלית טובה. פרטים על נושאי ושעות הסיורים מתפרסמים מדי שבוע, בשבועון "ואט'ס און" הנמכר בכל דוכני העיתונים.

### תהלוכת קפלטים

אנחנו בחרנו בסיור בבתי־המשפט הלונדוניים, לרבות ה"אולד ביילי" המפורסם, וזכינו ב"פרס" בלתי־צפוי. מדי שנה, ב־1 באוקטובר, נפתחים בתי־המשפט באנגליה אחרי פגרת הקיץ. והאנגלים השמרנים, חובבי המסורת, אינם מתחילים בעבודתם בלי טקס פתיחה בדת־וכדין, אליו מוזמן גם הציבור הרחב. כך יצא לנו לחזות בתהלוכה כבודה של השמנא־והסלתא של הרג'י המשפט האנגלי – החל בשופטים העליונים וכלה בזוטרים, ובעקבותיהם הפקידים ועובדי בתי־המשפט. התהלוכה חלפה על פנינו ברצינות תהומית ובדומיה מוחלטת. אט־אט פסעו השופטים המכובדים, חובשי קפלטים ועטופי גלימות, ששובליהן נישאו מאחוריהם בידי בני־תמורה רגילים. וכל פרט ופרט בתלבושתם – כאשר היה לפני 700 שנים, עת נערך הטקס הזה לראשונה. מרשים בהחלט – אבל גם משעשע.

ואם אתם בלונדון, תגיעו בוודאי גם ל"בארביקן סנטר", המרכז התרבותי הגדול והחדיש, שהיה כבר לשמדבר. אפילו אם אינכם מעוניינים במקרה במופעי התרבות המתקיימים בו אפשר סתם להסתובב, להתרשם מהקומפלקס כולו, ולהסיר בדממה את הכובע בפני האדריכל שתיכנן אותו.

### איכות חיים

לונדון איננה עיר לקניות בלבד, אך בלי קניות הרי אי־אפשר. כשם שלא יעלה על הדעת שלא ללכת שם לתיאטרון לפחות פעם אחת. בין מסעות־הקניות המתישים במשך היום, לבין ביקור בתיאטרון או בקונצרט בשעות הערב, טוב לסור לאחד הפארקים הפזורים ברחבי העיר, לשבת בניחותא על ספסל ולתת מנוח לרגליים העייפות. איכות חיים זו לא גזירה משמיים, איכות־חיים אפשר גם ללמוד.

ספסל בהייד־פארק


חורף של בריאות
עין גב
כפר הנופש
תאירוח כולל: לינה, ארוחת בוקר ורחצה במעיינות המרפא של חמת גדר
★ לאורחים ללא רכב, סידור מיוחד.
★★ המחיר כפוף לשינויים של משרד התיירות.
כפר הנופש: טל' 58027/8, 067-51177
משרדנו בת"א: הארחה בקיבוצים, רח' בן־יהודה 90, טל' 03-246161/3.

# אוטובוס לעולם אחר

**במאבק על לב הנוסעים, נגד המכונית הפרטית, הצטייד „אגד" בנשק חדש: אוטובוס דו־קומתי, עם סטיריאו, וידיאו, טלוויזיה במעגל סגור, מנורות קריאה ואפילו שולחנות כתיבה — אבל עד שבכלל יוחלט אם לרכוש אותו, עובר האוטובוס „סידרת עינויים" הכוללת הרמת גלגלים באוויר, הטיות זנב ונסיעות של כ־12,000 ק"מ ביום**


מאת : רפי רוזנפלד
צילם : חנן וקסלר

הצבע האדום שולט בתוך האוטובוס החדש ומשרה אווירת רווחה.

הימים הרחוקים, שבהם נסעו כל עם ישראל באוטובוסים, עברו, כנראה ללא שוב. המציאות היא, שלמרות כל המיסים הכבדים [illegible] על המכונית הפרטית, ולמרות מחירי [illegible] למרות הפקקים ברחובות הערים [illegible] למרות — נוסעים הישראלים יותר ויותר [illegible] חמש דווקא במכוניתם שלהם, ולהמעיט בנסיעה באוטובוסים.

הירידה המשמעותית במספר הנוסעים [illegible] אף זה מכבד את אנשי „אגד" להבין, שאם ברצונם להישרד, עליהם להתחרות במכוניות הפרטיות. בתחרות זו, ואמנם ב„אגד" [illegible] לתת ללקוח מהירות, בטיחות, נוחות [illegible] במחיר סביר.

בשאחת פורסו את הסיסמאות [illegible] שתבעיה אגד כל [illegible] ישראלית, לשמונו [illegible] מוצרי מותרות [illegible] טיב, על מנת להתקין מזגנים באוטובוסים.

רוב ה„מרצדסים" המהדרים [illegible] מוזגים, נוחים למדי לישיבה והנסיעה באוטובוס הרבה יותר קלה מנסיעה במכונית פרטית. יתרון נוסף אותו לא שוכחים לציין קשור על רמת בטיחות גבוהה יותר בנסיעה באוטובוס. כך שיש ל„אגד" מה להציע אפילו לנוסעי הקרטיות.

## לשיפורים מתרגלים מהר

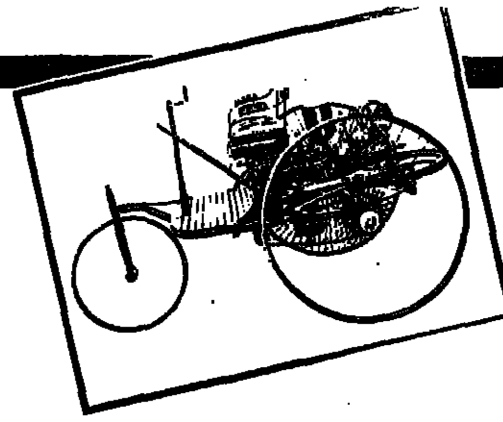
עם ישראל מתרגל במהירות [illegible] רים באוטובוסים, וכשמגיע מסע [illegible] בוס מהדגמים הישנים, ללא [illegible] נוח מעמותיו החדשים, יעדיפו נוסעים [illegible] המתין לאוטובוס הבא אחריו.

ב„אגד" יתהדרו בטענה כי התחבורה הציבורית בארץ היא מהמפותחות בעולם ובערכים של עלות/תמורה — הטובה ביותר בעולם, אבל כמנהג הישראלים, ימשיך הנוסע הפוטנציאלי להתלונן פה ושם על חדירות יציאת האוטובוסים, על מיזוג שפועל בעוצמת רבה מדי או על נהג שלא היה אדיב. ב„אגד", מן הסתם, ימשיכו לשקוד על פיתוח, על שיפורים ועל שיכלולים, כי אחרת יחפש לו קהל־היעד של הקואופרטיב, אלטרנטיבות אחרות.

ב־1981 ניסו ב„אגד" את האוטובוס הדו־מיטרקי והחליטו לוותר עליו. קואופרטיב „דן" לעומת זאת, מפעיל אותו במספר קווים פנימיים בתל־אביב, לאחר שנערכו בו מספר שינויים.

[illegible]

# פרק א' — עידן החלוצים



המכונית האמיתית הראשונה: מכוניתו של קרל בנץ, 1885.

# המכונית: יוֹולדת ה־100

– מאת י. גפני –

מהו סוד קיסמן של המכוניות הישנות?

הן היו קשות להתנעה, לא נוחות לנהיגה, מושביהן קשים, ביצועיהן מגוחכים והן הצטיינו במיוחד בהעברה מדוייקת של כל מהמורה בכביש, הישר לעמוד השדרה של הנוהג בהן. ואף על פי כן – אפילו כיום אין איש נותר אדיש כאשר הן חולפות להן באיטיות ובאלגנטיות, כאילו בזות למירוץ הזמן המטורף ולמכוניות החדשות המתרוצצות סביבן ומנסות ללא הצלחה למשוך קצת תשומת לב.

אולי טמון סוד קיסמן בכך, שהן מהוות אנדרטה חיה לימים שחלפו ללא שוב, ימים שבהם היה צורך להתלבש במיוחד כדי לצאת לסיבוב בפאתי העיר; ימים שבהם עוד היו כאלה שחיפשו בסקרנות ובתמיהה היכן בדיוק חבויים הסוסים המושכים את הכירכרה המוזרה הזאת; ימי ה"מנואלה" ודרכי העפר, ימים שבהם היה עליך, עם הגיעך לצומת, לצאת מרכבך, ליטול צופר ידני ולצפור לשלושה כיוונים, על מנת להתריע בפני כרכרות עוברות, כי הנה עומדת כרכרה מוזרה עוד יותר לחצות את הצומת.

אך יותר מכל מעידות מכוניות אלה על ההשקעה העצומה שהשקיעו בהן יוצריהן. שעות על גבי לוח השרטוט וימים ולילות ארוכים בבית המלאכה הקטן. בד בבד עם פתרון בעיות טכניות, נשארו יוצרי המכוניות נאמנים לערכים האסתטיים של אותה תקופה: לא די בכך שהמכונית תיסע, היא גם חייבת לשאת בגאווה את שמו של הייצרן – והוא מצידו התהדר בה בנסעו ברחובות העיר, הוכיח את כוחו בבנייתה – ואת כוחה בנסיעתה.

## יום הולדת בעייתי

עד היום עדיין חלוקות הדעות לגבי התאריך המדויק של הולדת המכונית. הצרפתים טוענים כי הפטנט הוא של המהנדס אדוארד ד. דה בוטוויי והמכונאי שלו, ז'אן מלנדין. אלה תיכננו ובנו רכב ממונע, שנועד להקל על הובלת המשלוחים ממפעל הטכסטיל שלהם ותחנת הרכבת הסמוכה. הפטנט שלהם נרשם בשנת 1884 ונשא את המספר הסידורי 267־160. שמה של ההמצאה, כפי שנרשם במשרד הפטנטים, היה "מנוע גז מושלם ואביזריו".

אך האיש שנכנס לדפי ההיסטוריה כ"אבי המכונית" היה גרמני, קרל בנץ, אשר הציג בשנת 1885 את המכונית הראשונה המצויידת במנוע בעירה פנימית.

מכוניתו של בנץ היתה בעלת שלושה גלגלים. המנוע היה מותקן בחלקה האחורי מאחורי המושב היחיד של הרכב הזה. המנוע, שפעל בשיטת ארבע הפעימות, היה בעל צילינדר אחד, והדלק היה בנזין. בשיא מהירותו הסתובב המנוע הזה 250 סיבובים לדקה, והעביר לגלגלים הספק של שלושת רבעי כוח סוס. כך הגיעה המכונית למהירות המסוחררת (ראו) של 12 קילומטרים בשעה.

## גלגל רביעי ל"עגלה"

מאז ועד עתה נותרו בעינן שלוש מערכות בסיסיות של המכונית:

☆ מנוע ארבע הפעימות
☆ מערכת קירור באמצעות מים ומקרן
☆ מערכת הדיפרנציאל, המשווה את מהירות הסיבוב בין הגלגל החיצוני לגלגל הפנימי על רדיוס הפניה

למרבה הפליאה, למרות שארון בנץ הצליח לפתור את בעיות היסוד של המכונית, קיבל הציבור את ההמצאה החדשה בקרירות רבה, ובמשך שנים לא הצליח בנץ למכור את המצאתו בכמות סבירה. אולי גרמה לכך הצורה הרזופה של מכוניתו בעלת שלושה הגלגלים, שכן ב־1893, לאחר שנוסף למכונית גלגל רביעי, החלו לפתע הלקוחות לזרום.

המכונית בעלת ארבעת הגלגלים היתה פרי יוזמתו של הצרפתי אמיל רוז'ה, עוד משוגע לדבר, שהתקשר עם בנץ, וכך ודרך כוכבו של בנץ בפריז ועד שנת 1895 כבר נעו ברחובות בירת צרפת 49 מכוניות מתוצרתו.

קשה לומר, עם זאת, שרוכשי המכוניות הראשונות רוו מהן נחת. הבעיות החלו כבר עם ההתנעה. ה"סטארטר" שאין מכונית בלעדיו כיום, עדיין לא נולד אז. במקום זאת המציאו פטנטים שונים ומשונים, שנועדו לתת את הסיבוב הראשון למנוע הכבוי. כך, למשל, היו מניעים את ה"דיימלר" הראשון באמצעות מבער, שהלהיט את ראש הצילינדר, בתקוה שהדלק המצוי בו מהפעלתו הקודמת, יוצת וייתן סיבוב למנוע. לא אחת גרמה השיטה הזאת להתלקחות הרכב כולו...

במכוניתו של בנץ היתה השיטה אחרת, אבל לא הרבה יותר פשוטה: כדי להניע את מכוניתו, היה צורך להרים את מכסה המנוע, לסובב ביד את גלגל התנופה בכוח – ולקוות שיש בצילינדר מספיק דלק כדי שזה יוצת ויניע את המנוע.

## בנזין בבתי מרקחות

גם לאחר הנעת המנוע הסרתן לא תמו הייסורים. באותה תקופה לא היו מוסכים או תחנות דלק. לכן, כאשר רצית לצאת לטיול קצת יותר רחוק מגבול השכונה שלך, היית צריך לשאת עמך את כל הכלים הנחוצים לתיקונים בדרך. במקרה שרצית לנסוע מעיר לעיר, היית צריך לסלבהף אל בתי המרקחות שבדרך, ולבקש מהם לשמור למענך את כל מלאי הבנזין שברשותם. שכן באותם ימים רחוקים היו בתי המרקחות היחידים שהחזיקו נוזל יקר ונדיר זה, אבל לא אחת אירע, שבמקום בנזין הציעו לנהג הלחוץ אלכוהול, כלורופורם ואפילו... בירה.

בעיה טכנית נוספת היתה העברת כוח המנוע לגלגלים האחוריים. בתחילה נעשה הדבר באמצעות שרשרת אופניים ולעתים קרובות החליקו השרשרות מגלגלי השיניים, או השתלבו בפתאומיות, ואז הועמדה לפתע המכונית על גלגליה האחוריים כבת אחת, כאילו היתה סוס מבוהל.

במכוניות הראשונות נעשה גם ההיגוי באמצעות שרשרת אופניים, שהיתה מחוברת מהתגה לציר הקדמי. גם כאן היתה לעתים השרשרת נופלת מגלגלי השיניים, והתוצאה היתה איבוד שליטה.

בעלי המכוניות הראשונות היו ברובם בעלי אמצעים – אך לא בעלי חוש טכני. משום כך היו אף בעיות קטנות מגיעות אל הייצרנים, והם היו צריכים לבטל הרבה מאוד מזמנם על תיקונים ושיפורים.

באותם ימים רחוקים גם נולדה "יריבות הנצח" בין הנהג לבין שוטר התנועה. בשנת 1861 יצא באנגליה חוק, המחייב כל נהג לנסוע רק עם נהג מישנה, כשאדם שלישי הולך לפניהם עם רגל ארום בירו ביום ופנס אדום בלילה. מי שאכף את החוק הזה היה השוטר – תפקיד שממנו לא השתחררה המשטרה, עקרונית, עד עצם היום הזה.

## צעצוע לנסיכים ומלכים

אולם למרות כל הקשיים היתה אירופה שלפני מלחמת העולם הראשונה קרקע פוריה להיקלטות המכונית, וזו החלה לאט לאט ליהפך לחלק מהנוף. אומנם בתחילה, בגלל המחיר העצום שנדרש תמורת המכוניות, הן שימשו רק בעלי הון או בעלי שררה כגון נסיכים ומלכים, וכך הן הפכו, למעשה, לסמל מעמד. ולאחר שהפכו לסמל מעמד, נעשו המכוניות "כשרות" בעיני חוגים רחבים שביקשו לחקות את המעמדות העליונים. חוג רוכשי המכוניות גדל גם מכיוון שהנשים החלו למצוא בהן עניין – למרות דימויים הגברי של כלי רכב אלה. בלונדון, למשל, נראו כבר בתחילת המאה הנוכחית נשים מהחברה הגבוהה, כשהן מובלות ממקום למקום במכונית נהוגה על ידי נהגים מקצועיים.

אולי היתה זאת השפעתן של הנשים שנעשו צרכניות המכונית, אבל עובדה היא כי עד מהרה החלו להישמע דרישות ליותר נוחות בנסיעה, ובמקביל – ליתר אמינות טכנית. מהנדס אנגלי, מ. ג'לינק שמו, שהיה ער לדרישות החדשות הללו, החליט כי יש בהן כר נרחב לפעולה שלו. הוא חבר עם וילהלם מייבאך, מי שהיה המהנדס של חברת "דיימלר", והשניים הקימו חברה חדשה לייצור מכוניות. החברה הזאת נקראה על שם בתו של ג'לינק – שם שנעשה אבן פינה בענף המכוניות בעולם: מרצדס.

המכונית הראשונה הנושאת את השם "מרצדס" הופיעה כבר ב־1901. היא היתה קלה מקודמותיה והמנוע שלה כבר הפיק 35 כוחות סוס. היה זה המנוע הראשון בעל שסתומי יניקה מכניים. במכונית זאת היתה גם הופעת הבכורה של מוט ההילוכים המוכר לנו עד היום.

בשנת 1902 החלה באנגליה חובת רישום הרכב, וכך הופיעו לראשונה לוחיות הרישוי למכוניות. אבל מצד שני שוחררו הנהגים האנגלים מהגבלת המהירות המעיקה, ובמקום 18 קמ"ש הותר להם לנסוע 30 קמ"ש. אבל אין טוב בלי רע: במקביל הוגבר הפיקוח על המהירות והשוטרים צויידו בשעוני־עצר על מנת שאלה יסייעו להם ללכוד את עברייני התנועה.

השיכלולים תכפו והלכו. כך, למשל, גילו יצרני הרכב כבר באותם ימים רחוקים, כי שימוש במנוע של ארבעה צילינדרים במקום שניים, מקטין את רעידות המנוע. במקביל הוכנסו לשימוש גם בולמי זעזועים, והנסיעה במכונית הפכה כמעט בבת אחת לחוויה מהנה ונעימה.

## ה"רולס רויס" בא לעולם

באותה תקופה נפגש מהנדס קפדן, רודף שלמות, בשם הנרי רולס, עם צ'ארלס רויס, צעיר נמרץ, בן האצולה הבריטית שאהב לנסוע במכוניות מירוץ ואף נעשה לסוחר מכוניות מצליח. השניים חברו להקמת חברה חדשה, ששמה הולך לפניה עד עצם היום הזה: "רולס רויס".

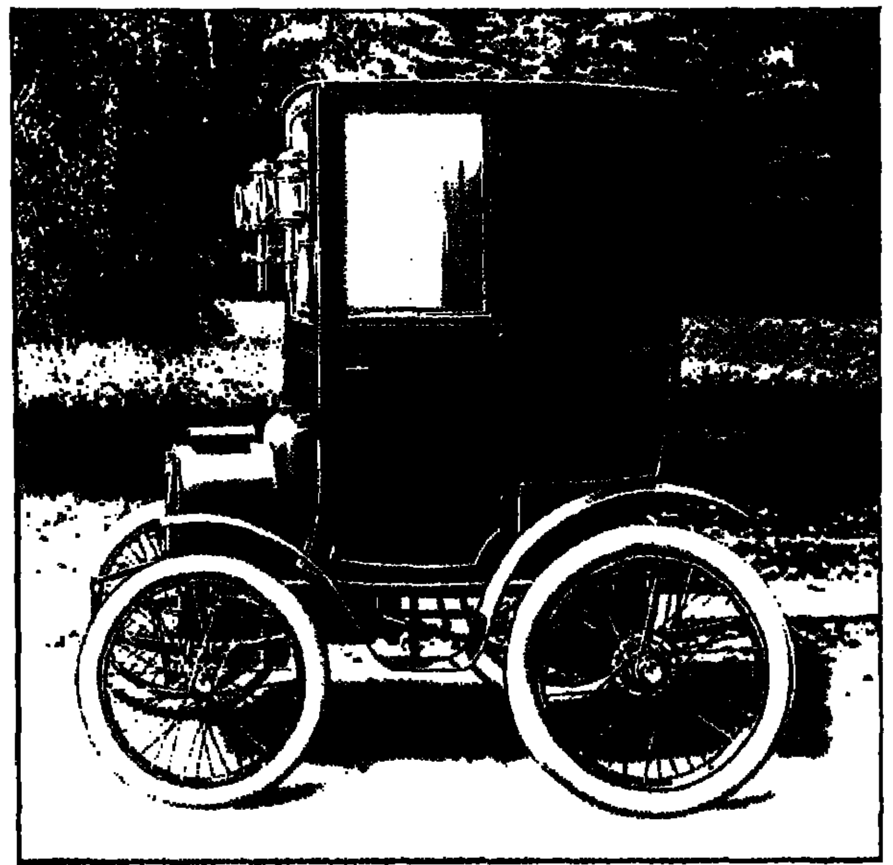
הרכב הראשון מתוצרת חברה זאת הוצג בתערוכת המכוניות בפריז בשנת 1904. נהג שערך במכונית זאת מסע נסיון כשאנס אליזה, יצא המום. דבריו על נסיעה זאת היו: "מעולם לא נסעתי במכונית שעשתה כה מעט רעש, נסעה חלק כל כך ורעדה מעט כל כך... אולם העובדה שחלפתי על פני עוברים ושבים מבלי שהם ידעו שמכונית מתקרבת, היא הגזמה בשלימות. בגללה נאלצתי להשתמש בצופר לעתים קרובות מדי."

על מנת להוכיח כי הצליחה להביא את המכונית לרמת גבוהה של אמינות ובטיחות, יצאה החברה למיבחן דרכים ראשון מסוגו תחת פיקוחו של מועדון המכוניות המלכותי הבריטי, יצאה מכונית הדגל של "רולס רויס" – "סילוור שדאו" (צל הכסף) – למסע של 15 אלף מייל (כ־25 אלף ק"מ). המכונית יצאה מהמיבחן בצורה מזהירה פרט לבלאי הבלתי נמנע של הצמיגים, היתה התקלה היחידה שנגרמה לה עיכוב בלשונו, נעילה של מכסה הדלק כתוצאה מזעזועים.

הציבור ברחבי העולם הוקסם – והדרך לפני המכונית נפתחה לרווחה. באנגליה בלבד היו כבר באמצע שנת 1904 40 אלף מכוניות, ועד מאי 1905 נוספו עליהן עוד 6,000 מכוניות.

במקומות רבים צצו אז חברות לייצור מכוניות ושמה מהן נותרו עד ימינו. כך, למשל, הוקמה אז בצרפת חברת "רנו", על ידי לואיס רנו, וחברת האופניים של משפחת פוז' פתחה אגף ייצור חדש לבניית מכוניות; בחברת "מורס" הצרפתית החל לעבוד מהנדס יהודי צעיר בשם ציטרואן ובגרמניה הופיעו מכוניות מתוצרת "אופל". באיטליה הוקמה חברה בשם "פבריקה איטליאנת אוטומובילה טורינו" הידועה יותר בראשי התיבות של שמה "פיאט". בשווייץ ייצרו מכוניות איכות במפעלי "מרטיני" ו"פיקארד־פיקטט". מעבר לים, בארצות הברית, נראו יותר ויותר מכוניות מתוצרת "פאקארד", "פירס ארו" ו"פוס מולדר".

כך הפך שגעונם הפרטי של כמה מהנדסים לחלק מחיי היום יום של אירופה וארצות הברית. אבל זאת היתה, בעצם, רק ההתחלה...



המכונית הראשונה בה יושב הנהג בפנים ולא בחוץ. "מוצר מותרות" זה יוצר על ידי לואי רנו, 1899.

בגאווה בלתי מוסתרת, נוהג רנה פנהארד הצרפתי במכונית שייצר במו ידיו, 1893.

היסטוריה על גלגלים: מרסל רנו (משמאל), לואי רנו (ליד ההגה, במרכז) וידידם של האחים, פול היו, נוסעים בחוצות פריז, 1898.

פקק תנועה בפריז, 1892.

# גם ל„ווקסהול" יש מה להציע

— מאת י. קלע —

דגמי „ווקסהול" אינם מיובאים לישראל זה מספר שנים. אחת הסיבות לכך היא היסטו־רית: בזמנו היו טענות רבות נגד הסוכן ש־ייבא מכוניות אלה ו„השם הרע" דבק בהן. אבל הסיבה לכך כיום היא, שדגמים אלה זהים כמעט לחלוטין לאלה של חברת „אופל" ה־גרמנית. שכן גם „ווקסהול" וגם „אופל" שיי־כות לקונצרן „ג'נרל מוטורס", וזה החליט כבר מזמן, שנוכח ההוצאות העצומות הכרו־כות בפיתוח דגם חדש, אין כל טעם לפתח דגמים שונים לכל אחת מחברות־הבת האי־רופיות שלו.

וכך, פרט לכמה הבדלים „קוסמטיים" זהות ה„נובה" של „ווקסהול" ל„קורסה" של „אופל", ה„אסטרה" ל„קדט", ה„קווליר" ל„אס־קונה", וה„קרלטון" ל„רקורד".

## היוצא מן הכלל

אבל כמו בכל כלל ראוי לשמו, יש גם כאן יוצא מן הכלל, והוא נקרא „ווקסהול נובה ספורט". דגם זה לא נועד להשתלב במערך הדגמים הרגיל; רק 500 יחידות ממנו יוצרו, על מנת לאפשר למכונית הזאת להתחרות ב־קטגוריות שונות, המחייבות אותן להיות חלק מסידרת ייצור הנמכרת לציבור. בשל כך, לא נעשה כל נסיון להסוות את אופיה הספור־טיבי של המכוניות או למתן אותו. מה גם שמרבית רוכשי דגם זה משתמשים בו לתח־רויות. יותר מזה: שתיים מהמכוניות שיוצרו יזכו ככל הנראה השנה באליפות בריטניה בראלי ובמירוצי כביש, בקבוצת המנוע שלהן.

השינוי העיקרי שנעשה במכונית הוא ב־מנוע: למנוע ה־1300 המוכר של „אופל" ו„ווקסהול" הוסיפו זוג קרבורטורים כפולים מתוצרת „וובר", שהעלו את הספקו המירבי מ־70 כ"ס ל־87 כ"ס. אם תוספת זו אינה מס־פיקה, ניתן להוסיף גם גל זיזים „להוט", ש־מעלה את ההספק ב־6 כוחות סוס נוספים. תו־ספת זו משפרת את ביצועי המכונית ללא הכר, אפילו בהשוואה לדגם SR הספורטיבי. התאוצה: מ־0 ל־100 קמ"ש התקצרה מ־11 שניות ל־9.3 שניות, והמהירות המירבית זכ־תה אף היא לתוספת משמעותית: 179 קמ"ש, לעומת 165 קמ"ש של הדגם הספורטיבי ה־רגיל.

## הדלק „נוזלי" — אך למי איכפת?

השיפורים הללו באים בעיקר על חשבון צריכת הדלק של המכונית: זו נפגעת באופן משמעותי, ויורדת מ־12 ק"מ לליטר ל־9 ק"מ לליטר, אך דבר זה לא מרתיע, כנראה, את הקונים, הראיה היא, שכמעט כל 500 הדגמים שיוצרו נמכרו כבר. יתר על כן, הקונים הפו־טנציאליים בוודאי ירצו לשפר עוד יותר את ביצועי המנוע, וצריכת הדלק אינה בראש מעייניהם. כך גם יתייחסו בוודאי הבעלים של המכונית לעובדה שהמכונית מרעישה הרבה יותר מכל מכונית אחרת בקבוצה שלה. דב־רים אלו הם פעוטי ערך בהשוואה להבעה על פניו של בעל ה„פיז'ו 205 GTI", כאשר ה„ווקסהול" הקטנה שלך מקדימה אותו (ביום טוב) בזינוק.

אך לא רק בזינוק יש לנובה ספורט מה לתרום. אחיזת הכביש שלה זהה לזו של דגם ה־SR, שכן מערכות המיתלים של שתי המ־כוניות זהות לחלוטין, ומבוססות על המערכת הבסיסית של ה„נובה", בתוספת קפיצים קשים יותר וצמיגים רחבים יותר. את אחיזת הכביש של המכונית אפשר להגדיר רק כ„מעניינת", שכן עודף הכוח לעומת דגם ה־SR גורם ל־מכונית להיכנס בקלות למצבים של חו־היגוי בולט, וביציאה מסיבובים, הגלגלים „מושכים" את ההגה, כאשר רגל ימין מנסה להיצמד לרצפה.

## רק הגה ימני

המכונית מיוצרת, כמובן, רק בגירסה של ההגה הימני, המיועדת לאנגליה. זה קצת חבל, כי אפשר כבר לדמיין מה היתה מכונית כזו עושה בארץ לקבוצת ה־1300 סמ"ק, במירו־צים שמארגן המועדון המוטורי הישראלי. אך יצטרך בלית ברירה להשאר בתחום החלומות, מה גם שבגלל התקנות של משרד התחבורה אסור בכלל לייבא דגמי „ווקסהול" לארץ.

המזגן החדש של ה„פולו".

# „פולקסווגן" מעוניינת במזגן ל„פולו" שפותח בישראל

מזגן אוויר המותאם במיוחד למכונית „פול־קסווגן פולו" פותח ע"י מפעל המזגנים „אלכס אוריגינל", בשיתוף עם חברת ההשכרה „אינ־טרנט" ו„צ'מפיון מוטורס".

מנכ"ל „אלכס אוריגינל", אלכס הורביץ, סי־פר, כי המזגן החדש תוכנן במיוחד בגלל ה־מקום המצומצם בתא המנוע של ה„פולו", ש־הוא דגם ה„פולקסווגן" הקטן ביותר המיוצר כ־יום. למרות זאת, אומר הוא, „הנוסע בפולו ממוזג יזכה בעוצמת קירור לא רגילה".

ד"ר קארל האן, יו"ר מועצת המנהלים של קונצרן „פולקסווגן", ביקש לשלוח אליו מזגן אחד, כדי לבחון את האפשרות להזמינו בכמו־יות גדולות ולהתקינו במכוניות „פולו", ש־יסופקו לאחת ממדינות המזרח הרחוק במסגרת עיסקה גדולת־היקף.

## שאלה של מחיר

# הנקיון אינו מעמסה

### כל אלה שמתעצלים לרחוץ את מכוניותיהם בעצמם, או שאין להם זמן לכך, יכולים לעשות זאת במחיר הסביר של עד 4,000 שקל

המכונית מתלכלכת, מתכסה אבק בקיץ, או בוץ בחורף, משוועת לניקיון ול„טיפול קוס־מטי". אתה מבחין בזה, ומבטיח לעצמך, כי בסוף השבוע הזה, כשרק יהיה לך זמן, תטפל במכונית. שבוע נוסף עובר ואינך עושה דבר. המכונה עודנה מוזנחת. הבטחות לחוד ומעשים לחוד.

אחת הדרכים לטפל „בבעיה", עבור בעלי הרכב העצלנים או לחילופין, העסוקים, היא למסור את המכונית לרחיצה, כשבמקומות מסודרים לעניין זה רוחצים בדרך כלל את המכונית בשמפו עם וואקס, ומנקים את פנים המכונית בשואב אבק.

בסך הכל — אין זו כלל הוצאה גדולה. אפילו לא לשכיר: המחירים נעים בין 3,000 ל־4,500 שקלים, מלבד יוצא דופן אחד, ה־מיועד לאלה שחשקה נפשם ברחיצת מכוניתם בוואקס חם, שעולה 7,200 שקלים.

והרי תוצאות סקר שווקים שערכנו בתחום זה:

● „לילך", דרך בן־צבי 46, יפו. רחיצה או־טומטית, הכוללת וואקס, עולה 3,500 שקלים. אם בעל הרכב מעוניין גם בשאיבת האבק מתוך מכוניתו, עליו לשלם כאן 500 שקלים נוספים.

● „פז", שד' קוגל 1 חולון. רחיצה במיתקן אוטומטי, הכוללת קצף מיוחד, שמפו וואקס. המכונית עוברת כאן שלוש פעמים על המית־קן, ומלבד זאת שואבים את האבק מתוכה. המחיר: 4,000 שקלים.

● „פז פלורנטין", הרצל 116 (פינת סלמה), תל־אביב. רחיצה ידנית, הכוללת שאיבת אבק מתוך המכונית. המחיר: 3,000 שקלים.

● „רחוץ ושתה", דנמרק 1 פתח־תקוה. רחיצה אוטומטית הכוללת שאיבת אבק. המחיר: 4,000 שקלים.

● תחנת דלק „גלילות", איזור התעשיה, הרצליה. רחיצה במיתקן אוטומטי, כולל שאיבת אבק. המחיר: 3500 שקלים.

● תחנת תדלוק שירותים, גשר הירקון בע"מ, דרך חיפה 136 תל־אביב. רחיצה ו־שאיבת אבק. המחיר: 4,500 שקלים. בתחנה זו אפשר גם לרחוץ את המכונית בוואקס חם. מחיר התענוג: 7,200 שקלים.

נהג הראלי הפיני קאנקונן חוצה ביצה ב„טויוטה" שלו

# האם עשתה מישל מוטון „בושות" בחוף השנהב?

מימצאים שונים מעידים, כי מכונית ה„אודי קואטרו" שלה, שהתקלקלה באמצע הראלי שנערך שם באחרונה, הוחלפה באחרת, בניגוד לתקנון

— מאת יעקב צלאל —

50 מתחרים זינקו לראלי חוף השנהב, שהיה הסיבוב ה־11 באליפות הראלי העולמית לנה־גים. אבל העניין בראלי זה דעך, לאחר שטימו סאלונן כבר הוכתר בתואר האלוף לשנה זאת.

רק שתי קבוצות רשמיות הגיעו לראלי: „אודי" עם שתי מכוניות „קואטרו ספורט", ה־אחת עבור מישל מוטון והשניה למעשה כמכו־נית שרות, ו„טויוטה" עם שתי „סליקה טורבו" עבור ג'יוא קאנקונן, מנצח הספארי ראלי, וביורן ואלדגארד. ה„טויוטות" היו המועמדות לנצחון, לאחר שהוכיחו את התאמתן לתנאים המיוחדים של אפריקה, כשניצחו בשנתיים האחרונות ב־ספארי ראלי.

עבור הנהגת הצרפתיה מישל מוטון היה ה־ראלי של חוף השנהב תקופה של סיוטים. בש־נתיים האחרונות חלה נסיגה רצינית במעמדה של מוטון ב„אודי ספורט", והיא כמעט שלא זכתה להשתתף בראלי ושימשה בעיקר כנהגת מיבחן. היא הצליחה רק במאמצים רבים, לש־כנע את „אודי" לשתפה בראלי חוף השנהב, כדי שתוכל לשמור על דרוג A של רשיון התח־רויות שלה. לשם כך, היה עליה לסיים בין שלושת הראשונים בראלי — והדבר הכניס אותה ללחץ רציני.

מוטון צוידה במכונית „קואטרו ספורט" ולא במכונית „האבולוציה החדשה S1. הצרות החלו נוחתות עליה עוד באימונים לראלי: הנווטת הקבועה שלה, האיטלקיה פאבריזיה פונס, חל־תה וחזרה הביתה. במקומה צורף למוטון ארנה הרץ. הסיוט הבא היה תאונה עם רכבת שבה נפגעה מכוניתה קשה ומכונית חדשה הוטסה אליה מגרמניה. הרץ נפגע בתאונה ברגלו ונאלץ לוותר על יום אימונים אחד, ובגלל התאונה נאלצה מוטון לוותר על הכרת הקטע האחרון של הראלי.

הראלי התנהל הפעם סביב לעיר יאמסאקורו, עירו של הנשיא החדש של חוף השנהב. לא־ביג'אן הבירה הגיעו המתחרים רק פעם אחת. 4192 ק"מ היה עליהם לעבור בדרכים פתוחות, כאשר לאורך כל הראלי אין קטעים מיוחדים. 72 נקודות ביקורת היו פזורות לאורך המסלול ודרכן היה על המתחרה לעבור, ולעמוד בלוח הזמנים שנקבע להם. אי־עמידה בזמנים הביאה לעונש למתחרה, ע"י תוספת זמן בהתאם לגודל האיחור.

בסוף הקטע הראשון היו מוטון ב„אודי" ו־קאנקונן ב„טויוטה סליקה טורבו" — בראש. אבל בקטע השני נפל לחץ השמן במכוניתה של מוטון. היה זה אירוע ש„אודי" לא היו מוכנים לו: במשך שנתיים לא קרה להם שמשאבת שמן התקלקלה, לכן לא היתה להם משאבה רזרבית. עד שהם השיגו את זו של המכונית השניה, היתה כבר מוטון בפיגור של 70 דקות ממייק קירקלאנד שנסע ב„ניסאן 240RS". אבל מוטון הפגינה נסיעה מעולה, והורידה את ה־פיגור ל־10 דקות, בסוף הקטע השני.

הצלחה זו עוררה חשדות ביחס לדרך שבה הצליחו אנשי „אודי" לתקן את מכוניתה של מוטון. עתונאים וריזים גילו שעל החלון הקידמי של מוטון היה מודבק סטיקר של „ניו־זילנד ראלי", שנעלם במפתיע ואילו מה„אודי" ה־שניה, שהיתה למעשה מכונית השרות של מו־טון ושהשתתפה ב„ראלי ניו־זילנד", נתלשו מספרי הזיהוי. ממכוניתה של מוטון חסר גם מספר הזיהוי מהגג. בנוסף לכך הפאנלים לא היו מותאמים היטב, כנראה בגלל החלפת דל־תות ומיכסה מנוע. הפרטים הללו עוררו את החשד, שמוטון פשוט החליפה את מכוניתה באמצע הראלי — דבר שהוא אסור בתכלית.

אומנם השופטים, שבדקו את המקרה לא מצ־או פגם ב„אודי", אבל את מספר המרכב ומספר המנוע הם לא בדקו ועתונאים שניסו לאתר את המספרים האלה על מכוניתה של מוטון לא הצליחו למצאם...

בהמשך גדל הפיגור של מוטון והיא פרשה בלילה שלפני סיום התחרות. ככל הנראה כדי שמכוניתה לא תיבדק.

הקרב על המקום הראשון התרכז, איפוא בין שתי ה„טויוטות". והובלה ביניהן התחלפה לאורך כל הדרך כשהם פותחים פער של מספר שעות על מכוניות ה„ניסאן 240" שהיו על עק־בותיהם. ארבעה קטעים לפני סיום הראלי נקבע לשתי ה„טויוטות" אותו זמן ואז הם קיבלו הח־לטה לסיים את המירוץ ביחד. כך הם אכן עשו, על בימת הסיום מכונית אחת לצד השניה. כמנצח הוכרז קאנקונן.

בקבוצה A ניצחה ה„סובארו לאונה" של ה־צמד האיטלקי אלסנדרו פולינו־כריסטיאן מסלה.

תוצאות:

1. קאנקונן/גאלגהר, „טויוטה סליקה טורבו" 4:46 שעות.
2. ואלדגארד/טוצליוס „טויוטה סליקה טורבו" 4:46 שעות.
3. אמברוסינו/לה סוי „ניסאן 240RS" 6:19 שעות.
4. קירקלאנד/קומבס „ניסאן 240RS". 8:36 שעות.
5. סאלים/קונאן „מיצובישי לאנסר טורבו", 16:36 שעות.
6. מולינו/מאסלה „סובארו לאונה 4X4" (A), 19:53 שעות.

## דרום אפריקה בחוץ: הונגריה בפנים

דרום־אפריקה נמחקה מהלוח השנתי של חו־בבי המירוצים, לפחות לעונת 1986, בעקבות אירועי הדמים של החודשים האחרונים שם.

עוד לפני המירוץ השנה הצטבר לחץ כבד ביותר על מארגני המרוץ להשמיט את דרום אפריקה מה„גראנד־פרי", אבל בגלל ההתחי־בויות הכספיות הכרוכות בביטול כזה קויים המירוץ השנה, ורק שתי הקבוצות הצרפתיות, „ליג'יה" ו„רנו" החרימו אותו.

המירוץ השנה נערך בצל הוצאתו להורג יום קודם למרוץ של המשורר השחור בנג'מין מו־לויז. צירוף מקרים זה והעובדה שמכל ענפי ה־ספורט זהו הענף היחידי המקיים קשרים סדי־רים עם דרום־אפריקה פוגעת בתדמיתו של ה־ענף. התשובה להצלחתו המסחרית. כך למשל, כדי למנוע קשר כלשהו בין סיגריות „מרלבורו" לדרום־אפריקה, הוסר שמן ממכוניות „מקלא־רן", לקראת המרוץ בקיאלאמי. אומנם הדבר לא מנע מחברת „פיליפ מוריס" למכור ולפרסם מוצר זה ברחבי דרום־אפריקה, אך דבר זה לא נעשה מול מצלמות הטלוויזיה העולמיות.

אגב, גם ההתאחדות הבינלאומית לאופנועים קיבלה החלטה שלא לקיים השנה מרוץ בדרום אפריקה שבוע קודם להחלטה של פיס"א.

במקום דרום־אפריקה יתמלא את העונה ה־באה מירוץ בארגנטינה, שיהיה הראשון שם מאז 1980. יתר על כן, בשנה הבאה יפרוץ ה„גראנד פרי" את מסך הברזל ויקיים מירוץ ראשון בארץ קומוניסטית: הונגריה. ההונגרים מקימים כעת לצורך כך מסלול מירוצים חדש ו־מודרני, שיענה לדרישות ה„פורמולה 1".

# „וולוו" עקפה את התקנון — והצליחה לזכות באליפות

צמד הנהגים הבריטיים טום וואלקינשאו ווין פרסי, שנסע במכונית „רובר־וויטס", ניצח במירוץ 500 בק"מ של יאראמה בספרד.

המירוץ על המסלול הספרדי היה האחרון במ־סגרת אליפות אירופה למכוניות סלון 1985. למ־רות נצחונם של האנגלים, זכה באליפות הצמד האיטלקי־שוודי ג'אנפראנקו בראנקאטלי–טומס לי־נדסטרום, שנסעו ב„וולוו 240 טורבו", שסיים הפ־עם במקום השני, הם הבטיחו לעצמם את האליפות שבוע קודם לכן, כאשר ניצחו במירוץ אסטוריל, בפורטוגל.

ניצחון ה„וולוו" באליפות לא היה קל. הוא הו־שג לאחר מאבק כפול: על המסלול במרוץ, ובמשר־די פיס"א (ההתאחדות הבינלאומית לספורט מכו־ניות). על המסלול ניטש הקרב בין בראנקאטלי–לינדסטרום ב„וולוו" לוואלקינשאו–פרסי אלופי השנה שעברה כשהצמד ב„רובר־וויטס" מוכה ב־7 נצחונות מול 6 של ה„וולוו". במירוץ ה־14, שהיה 24 השעות של ספא, זכו נהגי BMW עם ה־CSI 635 אלפא־רומאו ששלטו בקבוצה 2 ומכוניות עם מנוע בנפח עד 2500 סמ"ק. החזית השניה, במשר־די פיס"א, התרחשה רק לפני שבועיים, כאשר פיתוח ה„וולוו 240 טורבו", אושר כמכונית חוקית.

תקנון קבוצה A החל על המכוניות הלוקחות חלק באליפות זו, מחייב אותן להשתייך לסידרת ייצור של 500 יחידות. ה„וולוו 240 טורבו" פותחה רק השנה והבואה היא מחויבת בייצור 500 יחידות, „מכונית אבולוציה", כאשר חייבת להיות זהה במכלליה העיק־ריים למכונית המקור, אך מותרים שינויים לשיפור הביצועים. ה־240 טורבו בגירסת 1985 מאופיינת במגדש טורבו שונה, מנוע הזרקת־דלק עם סעפות יני־קה ופליטה משופרות ועזרים אוירודינמיים. פיס"א בדקה ומצאה שאכן יוצרו 500 מכוניות כאלה, אבל כמעט מיד התברר, כי המכוניות הללו לא נמכרו לציבור הרחב. אנשי „וולוו" ניצלו כנראה פירצה בתקנון, המתיר אותו למבנן הקורטיוותו, ללא ספק, סתירה לרוח התקנה, שנועד למנוע ייצור מכונית מירוץ במסווה של מכונית־נוסעים, אבל ראשי פיס"א, בהחלטה שעוררה מורת־רוח בקרב הקבוצות והביגור לחגלבה הצעדה והטבינה שלהם, אישרו את השתתפות ה„וולוו" באחרונה — ולמעשה את זכייתו בתואר.

יחד עם קבלת החלטה זו, שגבתה פיסקה־הוריה בתקנון, מתוך תקוה שלעבריינים בפוטנציה ובפועל לא תמצא תקוה.

מיפגן „קלנועיות" בקיבוץ

# 500 „קלנועיות" הוזמנו מאפיקים לשיווק בארה"ב

– מאת בני ברק –

מי שהטיל ספק בכישוריה של תעשיית הרכב הישראלית, וביכולתה לייצא, לא שמע בוודאי על מפעל „הרכבי" של קיבוץ אפיקים.

מפעל זה, „צ.ח.מ.", אמנם אינו יצרן רכב במובן הרגיל של המלה. המפעל מייצר רכב המוכר בשוק בשם „קלנוע" או „קלנועית". זהו רכב המשמש בעיקר מוגבלי תנועה, וזוכה לשימוש רב בקיבוצים או במוסדות שבהם יש לעבור מרחקים גדולים יחסית.

שמעו של הרכב הישראלי המיוחד, עשה לעצמו כנפיים גם בארה"ב הרחוקה. בימים אלה קיבל המפעל הישראלי הזמנת יצוא ראשונית ל־500 כלי רכב, ואם תעלה ההזמנה הראשונה יפה, עתיד המפעל הישראלי לקבל הזמנה נוספת ליצור 7500 „קלנועים".

ההזמנה הגיעה למפעל „צ.ח.מ." מהחברה האמריקנית „אמיגו". חברה זו מייצרת כלי רכב הנקרא „סקוטר" ומיועד לשימושים ביתיים של מוגבלי תנועה ונכים. החברה חיפשה דגם משלים ל„סקוטר", עד שגילתה את המפעל הקיבוצי הישראלי והחליטה לנסות ולרכוש ממנו את ה„קלנועית".

האמריקנים הכתיבו למפעל הישראלי מספר מאפיינים להזמנה החדשה. בין היתר תהיה ה„קלנועית" החדשה בעלת מנוע במתח של 24 וולט, שני מצברים בני 60 אמפר לשעה, תיבת הילוכים, דיפרנציאל, בורק מצברים המותקן כחלק אינטגרלי של הרכב, ועוד.

כלי הרכב החדש יהיה מסוגל לנוע למרחק של 60 ק"מ ללא צורך בהטענה, לעומת 30 ק"מ ב„קלנועית" הנוכחית, וכושר הטיפוס שלו בעליות הוא עד 22 מעלות. הוא נוסה בהצלחה רבה בעליות של אל חמה, ועלה אותן ללא קושי מיוחד.

בעתיד יש כוונה לשווק את הרכב החדש גם בישראל, אך בשלב זה תהיה התוצרת כולה מיועדת ליצוא.

## דו"ח תנועה

# במלחמה – כמו במלחמה

– מאת בני גבירצמן –

דברים אלה נכתבים אחרי הקרב היומי המרגיז, שאני מנהל זה חודשים, על הזכות האלמנטרית של האזרח הקטן לזכות למקום נסיעה באוטובוס אל מקום העבודה. נא לשים לב: מקום נסיעה. אפילו לא מקום ישיבה.

ו„במלחמה כמו במלחמה" – יש יום שאני מנצח, יש יום ש„אגד" מנצח. אם אני מנצח – יופי לי. הגעתי בזמן לעבודה. אם „אגד" מנצח – אני לא יודע אם יופי לו, אבל אני מאחר לעבודה בערך שלושת רבעי שעה, וזוהי בהחלט הרגשה לא נעימה...

אולי ניכנס עכשיו לפרטים. וככן, כל בוקר צריך לעבור בתחנה המרכזית של ראשון לציון, בערך בשעה 6.50, אוטובוס „אגד" מס' 274. אוטובוס זה יוצא מרחובות ומגיע בסופו של דבר אל האוניברסיטה של תל־אביב. הוא מוליך בדיוק בדרך ובדיוק בזמן שאני צריך כדי להגיע לעבודה. עד כאן – הכל טוב ויפה. חוץ מדבר אחד: האוטובוס הזה מגיע כמעט תמיד מלא וגדוש עד כדי כך, שלעיתים קרובות אין הנהג עוצר כלל בתחנה וממשיך בדרכו. ואם הוא כבר עוצר, משמעות הדבר היא שיש להילחץ ולהצטופף בעמידה לאורך כל הדרך. מראשון לציון עד שהלחץ יורד קצת רק בתחנה שליד הקריה.

הקברה לא יגונה. ובמשך הזמן למדנו כל מיני טכנטים כיצד להתגבר על ההרגשה הנוראה כשהדלת נסגרת בפניך. אחד הטכנטים שלמדנו הוא להיות זריזים יותר מהנהג. ברגע שהוא קורא „לא לעלות יותר", הרי זאת כמו סימטת הקרב של האינדיאנים. אות שהגיע הזמן המדוייק להסתערות על הדלת, לדחוק את העומדים לפניך בתור, לאטום את האוזניים לכל התחינות של הנהג לשחרר את הדלת, ולא לזוז עד שהנוסעים הצפופים והדחוקים יואילו לנדב עוד כמה סנטימטרים של נפח, כדי שאפשר יהיה לסגור את הדלת – מאחורי. לא שאני אוהב את עצמי אחרי הנצחון הקטן הזה, אבל מה לא עושים כדי להגיע לעבודה בזמן?

הבוקר ניצח „אגד". האוטובוס עבר ובכלל לא עצר. הלכתי אל סדרן התחנה והתלוננתי. הוא אפילו לא הבין על מה אני מדבר...

אז יש לי שאלה אחת גדולה מאוד ל„אגד": בזמן האחרון מתלוננים אנשי הקואופרטיב על כך, שמספר הנוסעים שלהם ירד בכך וכך אחוזים. למה, איפוא, לא לקחת כמות מהאוטובוסים, שהתפנו ולהכניס אותם לקו אומלל כמו 274? הרי בקו הזה אין ספק שהאוטובוסים ייצאו מלאים. האם לא יכול הדבר הזה לשפר את רווחיות הקואופרטיב? או אולי ממתינים אנשי „אגד" לכך שיותר ויותר מאלה שממתינים בתור הארוך יתייאשו, יעברו לנסיעה במכוניות פרטיות – ויביאו בכך סוף סוף להקלה בצפיפות בקו 274?

# השרות האדיב לעברייני תאורה ייפסק השבוע

– מאת בני ברק –

ניידות הבטיחות של מינהל הבטיחות בדרכים נרתמו בימים אלה כדי לסייע לנהגים שנתגלו בעיות במערכת התאורה של מכוניותיהם.

בדרך כלל בודקות הניידות הללו את תקינותם של כלי רכב ואלה שמתגלים בהם ליקויים, מורדים מהכביש. נגד הנהגים הנוסעים במכוניות אלה מוגשים דו־חות. אלא שהפעם, כאמור, חרגו הניידות מייעודן המקורי, והן הצטרפו לניידות של מ.מ.ס.י. על מנת לסייע לנהגים שלהם בעיות תאורה.

בביקורות שנערכו במסגרת זאת נמצאו 950 כלי רכב שמערכות התאורה שלהם היו לקויות. ב־853 מהם הוחלפו נורות בפנסי החזית או בפנסי הבלמים. אך למרות הרצון הטוב היה צורך להוריד מהכביש 97 כלי רכב שבהם נתגלו בעיות תאורה חמורות.

במיבצע שנערך בשבוע שעבר לא הוגשו דוחות נגד נהגי כלי הרכב שנתפסו. אך ממשרד התחבורה נמסר, כי השרות האדיב שניתן לנהגים בשבוע שעבר ייפסק השבוע, ומי שברכבו תימצא מערכת תאורה לקויה, יועמד לדין.

# תיקון אופנועים בשיטת „עשה בעצמך" – במוסך

– מאת בני ברק –

מוסך האופנועים הוותיק „חיים אופנועים", בשכונת הרכבת בתל אביב, עומד להנהיג בימים הקרובים שרות חדשני לבעלי אופנועים: תיקונים בשיטת „עשה זאת בעצמך".

חיים אליהו, בעליו של המוסך, מתכוון להקצות ארבע עמדות טיפול לבעלי אופנועים אשר ירצו לחסוך כספים ולתקן את אופנועיהם בעצמם. לאלה ישכרו כלי עבודה בנוסף לעמדת העבודה, וכן ינתן סיוע ויעוץ מקצועי של הצוות המקצועי של המוסך.

לבעלי האופנועים גם יימכרו חלפים במקום, אך מי שירצה בכך יוכל להביא עמו את החלפים מכל מקור אחר.

חיים עדיין לא קבע מה יהיה מחיר שעת השכרת עמדת עבודה במוסך, אך ככל הנראה ינוע המחיר סביב 6000 שקל. זאת בעוד שמחיר שעת עבודה רגילה במוסך אופנועים הוא כיום 19 אלף שקל. החסכון אם כן ברור, מה גם שמתלווה אליו הסיפוק מהעבודה העצמית, במיוחד לרוכבי אופנועים צעירים האוהבים לטפל בעצמם באופנועיהם.

# גילאי תיכון: אין רשיון נהיגה ללא קורסים בבי"ס

– מאת כתבנו לענייני תחבורה –

צעירים בגיל תיכון – תלמידים ושאינם תלמידים – לא יוכלו לקבל בעתיד רשיונות נהיגה, אם לא יעברו הדרכה במסגרת תוכנית לימודים מיוחדת, המורצת בימים אלה באופן נסיוני, במספר בתי ספר תיכוניים.

שר החינוך והתרבות, יצחק נבון, מסר על כך במכתב ששיגר בימים אלה לח"כ אוריאל לין, יו"ר ועדת הכנסת לבטיחות בדרכים. השר מציין כי במסגרת ותוכנית ילמדו בבתי הספר התיכוניים לימודים תיאורטיים וכן לימוד נהיגה מעשי. רק מי שיעבור בהצלחה קורסים אלה, יקבל בסופה של תוכנית לימודים זו רישיון נהיגה.

השר מציין במכתבו, כי גם צעירים שאינם נכללים כיום במסגרות החינוכיות שבהן ילמדו נהיגה במסגרת תוכנית הלימודים הרגילה, חייבים יהיו לעבור קורסים דומים, על מנת לקבל רשיונות נהיגה. בדרך זו מקווים לשפר את רמת הנהיגה של צעירים היוצאים כיום את בתי־הספר הרגילים לנהיגה עם רשיון, אך התנהגותם על הכבישים לוקה בחסר.

# שעות המנוחה של נהגי „אגד" בשרות צה"ל – לא בתשלום

– מאת כתבנו לענייני תחבורה –

„נהגים המבצעים נסיעות מיוחדות בשרות צה"ל אינם זכאים לתשלום עבור שעות המנוחה, גם אם מחייבים אותם להישאר בשעות אלה בשדה, יחד עם היחידה הצבאית – כך קבע באחרונה בית־הדין הארצי לעבודה.

הדיון בבית הדין נערך בעקבות ערעור שהגיש אגד על החלטה קודמת שניתנה בעניין זה על ידי בית הדין האזורי לעבודה, בעקבות תביעה שהגישו שכירי אגד לפני יותר משנה. נציגם של השכירים, עו"ד חיים ברנזון, טען, כי כאשר מבצעים נסיעות בשירות צה"ל יש לראות בכל השעות שבהן נמצא הנהג עם היחידה הצבאית (כולל שעות הלינה) כשעות עבודה שעבורן יש לשלם.

בית הדין האזורי לעבודה קיבל את טיעונם של הנהגים השכירים וקבע, כי נהג הלן בשדה אינו אדון לעצמו, אלא כפוף ליחידה הצבאית שעמה בא ותנועותיו מוגבלות. לכן צריך כל הזמן הזה להיחשב כזמן עבודה.

הנהלת אגד עירערה באמצעות עו"ד נחום פייגברג על פסק הדין, וכאמור קיבל בית הדין הארצי לעבודה ר את העירעור.

"המיבחן המנחה הוא, אם בשעת המנוחה רשאי המעביד לתת לנהג הוראה לעבוד. התשובה לכך היא שלילית, שכן מנוחתו של הנהג קבועה בתקנות התעבורה, ובזמן המנוחה (פרק זמן של 7 שעות), אסור לנהג לבצע כל עבודה. משמע, קובע בית הדין הארצי לעבודה, שאין לראות בשעות המנוחה "שעות עבודה" ואין אגד חייב בתשלום עבורן".

# „נשיות, נהיגה ובריאות – אינם הולכים ביחד"

– מאת דבורה גמיר –

העידן המודרני מביא יותר ויותר נשים אל ההגה. אשה עם מכונית פרטית תמיד יותר אטרקטיבית. אלא שמסתבר עתה, לאור מחקרים פסיכולוגיים שנערכו בארה"ב, כי נשיות, נהיגה ובריאות – לא "הולכים ביחד".

אחת הסיבות לכך היא, שעצם הנהיגה מכניסה למתח וחרדה – דווקא נשים. כך טוענת הפסיכולוגית ג'ורג'יה ויתקין־לאנויל, שראיינה במשך שלוש שנים 500 נשים נוהגות, וחקרה את תגובות המתח שלהן בחיי היום־יום.

"נהיגה מכניסה את הנוהגת למתח, כי נהיגה היא מצב שבו לא תמיד האשה יכולה לשלוט בכל, דבר הגורם להעלאת המתח אצל נשים. המצב שונה אצל הגברים, כי הם חשים ליד ההגה בבטחון עצמי והרגשה שהם כל יכולים", טוענת החוקרת. כן נמצא במחקר, שמידת החרדה של נשים נוהגות עולה, כאשר לצידן ברכב יושב הבעל, או כל גבר אחר.

הממצאים מגלים עוד, שגם אם עצם נהיגת הרכב מכניסה נשים למתח, הרי שמתח זה עולה אם הן מסיעות ילדים, משום שוהר מצב בו רגש האחריות חזק אצלן יותר, מאשר אצל גברים. נהיגה רגועה ביותר נמצאה רק אצל נשים, שנסעו לבילוי או לקניות.

החוקרת, שהיא פרופסור לפסיכולוגיה באוניברסיטת ואצ'סטר, ממליצה לנשים לצאת תמיד כמה דקות מוקדם יותר, כדי לתת לעצמן מספיק זמן להתגבר על תקלות בלתי־צפויות, לפתוח את הרדיו ולהאזין למוסיקה בעת הנהיגה, לא להתרגז אם הכביש עמוס והכולם צופרים מאחור, והעיקר – לא להתעסק עם איפור ועישון בעת הנהיגה.





## טיפול מהיר

# הנהג אמר „קפוץ לי" – וניסה „לנער את הטרדן"

אין זו הפעם הראשונה שאנו מקבלים תלונות של אזרחים על התנהגותם של נהגי קואופרטיב „דן". אבל מכיוון שתלונתו של אריה לב מראשון לציון חרגה בחומרתה, החלטנו להביאה לידיעת הציבור, כדי שיסיקו את המסקנות המתבקשות.

ואלה דברי המתלונן:

„ב־13 במאי השנה, בשעה 8.30 בבוקר, נסעתי ברכב צבאי (אני קצין בצבא קבע) אחרי אוטובוס „דן" בקו 26, שמספרו 606־333. לפתע, ללא אזהרה מוקדמת, נעצר האוטובוס במרכז הכביש באמצע מסלול הנסיעה, פתח את דלתותיו ואיפשר לאנשים לרדת ולעלות. אני וכל שאר המכוניות אשר נסעו אחרי, נעצרנו באמצע הכביש הדו־מסלולי שהית סואן ביותר בשעת בוקר זו. תוך כדי כך עבר אופנוע, אשר לא ראה את המתרחש. הוא כמעט פגע בשתי נערות אשר היו באמצע הכביש, בדרכן לעלות לאוטובוס ורק כפסע הי בינו לבין תאונת דרכים קשה.

„כשראיתי שהאוטובוס ממשיך להתעכב, יצאתי מרכבי, ניגשתי לנהג ובאדיבות מופלגת אמרתי לו, כי הוא מפריע לתנועה ומהווה סיכון בטיחותי. תשובתו היתה חד־משמעית: „קפוץ לי".

ביקשתי ממנו למסור לי פרטים מזהים, אך הוא סירב. הזכרתי לו, כי הוא מחוייב למסור לי את פרטיו על פי החוק, תשובתו היתה שוב: „קפוץ לי". יתר על כן: עוד אני מדבר אליו, כשרגלי האחת על המדרגה הראשונה ורגלי השניה על הכביש, הוא סגר עלי את הדלת. התזקתי בכוח את הדלת לבל תינעל והמשכתי לבקש את פרטיו. גם נוסעי האוטובוס ביקשו מהנהג למסור את פרטיו, אך דבר זה הרגיז אותו עוד יותר והוא החל לנסוע באיטיות, בעוד אני לכוד בין דלתות האוטובוס. נגררתי כך כעשרים מטר, ומשראה הנהג שאינני מרפה, הוא הגביר את המהירות, תוך כדי מעבר לנתיב הימני של הכביש וצעקות לעברי: „אתה רוצה למות? אני אהרוג אותך!"

„כאשר הנהג עבר למסלול הימני, היה חלק מגופי מחוץ לאוטובוס וכלי הרכב שנסעו במסלול זה עברו מילמטרים ספורים מגבי. בשארית כוחותי חזרתי ודרשתי את פרטיו המזהים. כאשר ראה כי יש לו עסק עם בחור עקשן ולא פחדן, עצר בצד הכביש והמשיך לאיים עלי, כי „לא כדאי לך להתעסק איתי". הוא גם פנה לנוסעים בטענה שאני מפריע לו לנהוג – ולכן יעמוד בצד עד שאסתלק.

„לאחר דקות מספר של עמידה בצד הכביש ניגשה אחת הנוסעות אל הנהג וביקשה גם היא את פרטיו, תוך שהיא אומרת לו, כי מה שהוא עושה „זוהי הגזמה שאין כדוגמתה". לאחר שהנהג סירב לענות גם לה, העתיקה את השם שהופיע על מיתקן החזקת המטבעות והכרטיסים, ומסרה לי את הנתונים האלה. אומנם אינני יודע אם זהו הנהג (מסיבה זו איננו מזכירים את שמו — המערכת).

„כשקיבלתי את מבוקשי ירדתי מהאוטובוס, חזרתי לרכבי והמשכתי בדרכי, כולי נסער ונרגש. בצומת הרחובות רוטשילד־מונטפיורי, אחרי הרמזור, אותתי ימינה והתכוונתי לפנות לנתיב הימני, כשלפתע שמעתי רכב צופר ו„חותך" אותי במהירות מצד ימין, תוך נסיון לעקוף אותי. הבטתי ימינה וגיליתי שהיה זה לא אחר מאשר אוטובוס מס' 26, נהוג בידי אותו הנהג. יתר על כן: בהמשך דרכי, ניהל אותו הנהג מירדף אחרי ובמתכוון לא איפשר לי לפנות ימינה, עד שבקושי הצלחתי „להשתחרר" ממנו".

העברנו את התלונה אל דובר „דן" ותוך זמן קצר נמסר לנו שהקובלנה הועברה לדיון משמעתי בפני ועדת פריטית והמתלונן יוזמן להעיד בפני הפורום המחליט. ב־9 בספטמבר כונסה הוועדה, בהשתתפות המתלונן, לאחר שמיעת דבריו, הוחלט לקנוס את הנהג בגין התנהגות מחפירה כלפי עובר אורח, סרוב להזדהות וגרימת נזק מוטרי ופגיעה בשמה הטוב של חברת „דן".

אומנם מהתשובה שבידינו לא נודע לנו מה היה גובה הקנס, אך במכתב החברה אל מר לב מביע הכותב את תקוותו, שלאור תוצאות הוועדה יחול שינוי משמעותי בהתנהגות חברם.

# מכוניות גנובות

המכוניות הגנובות המופיעות ברשימה זו נמצאו – אך טרם הוחזרו לבעליהן עד ה־21 בנובמבר.

| תאריך גניבה | מס' רכב | סוג רכב | נגנב ממקום | לחניוני „לב מנוע" |
|---|---|---|---|---|
| 28.4 | 266־496 | סוסיתא | יפו | בתל־אביב |
| 28.4 | 266־496 | סוסיתא | יפו | בתל־אביב |
| 5.6 | 185־868 | טנדר | יפו | בתל־אביב |
| 21.9 | 360־136 | אסקורט | ראשון־לציון | ברחובות |
| 28.9 | ללא לוחיות | אוטוביאנקי | קלחים | בבאר־שבע |
| 5.11 | 710־964 | חיפושית | ראשון־לציון | ברחובות |
| 7.11 | 177־441 | טנדר | באר־שבע | בבאר־שבע |
| 8.11 | ללא לוחיות | אסקורט חום | ראשון־לציון | ברחובות |
| 18.11 | 32־235־85 | אודי | ראשון־לציון | ברחובות |
| 19.11 | 619־544 | פיאט | יפו | בתל־אביב |
| 19.11 | 665־588 | טנדר | רהט | בבאר־שבע |
| 19.11 | 262־935 | פז'ו | באר־שבע | בבאר־שבע |
| 19.11 | 971־231 | אסקורט | באר־שבע | בבאר־שבע |
| 19.11 | 304־705 | אסקורט | ראשון־לציון | ברחובות |
| 19.11 | 97־331־55 | ב.מ.וו. | יבנה | ברחובות |
| 19.11 | 797־211 | פיאט | גדרה | ברחובות |
| 19.11 | 19־305־84 | סוברו | ראשון־לציון | ברחובות |

בעלי מכוניות גנובות יכולים לקבל פרטים אצל חברת „לב מנוע", טלפון 03־331980, במשך 24 שעות ביממה.

# ההוצאה ליבוא מכוניות תרד השנה לכ־100 מיליון דולר

– מאת כתבנו לענייני תחבורה –

ההוצאה של ישראל במטבע חוץ לרכישת כלי רכב ירדה בשנת 1984 לרמה דומה לזו של שנת 1981 – כך עולה מנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

לפי נתונים אלה הוציאה ישראל בשנת 1980 סכום של 85.2 מיליון דולר לרכישת 20,120 מכוניות חדשות, שנה לאחר מכן הגיעה ההוצאה ל־138.1 מיליון דולר ובאותה שנה הגיעו לארץ 47,493 מכוניות חדשות.

בשנת 1982 הגיעה ההוצאה לרכישת רכב לסכום של 190.6 מיליון דולר ובאותה שנה עלו על הכבישים 69,886 מכוניות חדשות.

שנה לאחר מכן, ב–1983, נתנה מדיניות השר ארידור את אותותיה במכירות הרכב: ההוצאה במט"ח גדלה ל־250.3 מיליון דולר ועל כבישי הארץ עלה מספר שיא של מכוניות חדשות – 86,709.

בשנה שעברה החלו אותות המצב הכלכלי הקשה להשפיע על מכירות הרכב. מחירי המכוניות עלו בגלל היטלים שונים על היבוא ועל רכישת מט"ח. ההוצאה ליבוא רכב ירדה שוב לרמה דומה לזו של שנת 1981 והסתכמה ב־155.3 מיליון דולר. באותה שנה עלו על הכבישים 52,124 מכוניות חדשות.

השנה מעריכים, כי ההוצאה במט"ח ליבוא מכוניות תרד לרמה של כ־100 מיליון דולר וכי לארץ יגיעו רק 35,000 מכוניות חדשות.

ראוי לציין, כי ההוצאה במט"ח ליבוא מכוניות מהווה רק 1.6 אחוזים מכלל היבוא האזרחי המסחרי לישראל.

מדוע אם כן המכוניות הן תמיד מטרה לחיצי הממשלה בכל פעם שמחליטים על גזרות כלכליות חדשות? לקברניטי המשק פתרונים.

הטוסטוס העתיק, כפי שצולם באחרונה במיפגש אופנועים

# טוסטוס יקר מציאות נשכח במחסן 42 שנים תמימות

הטוסטוס בתצלום, שהוא אחד הנדירים מסוגו בעולם, נמצא בישראל ואף הוצג באחרונה בכנס של מועדון האופנועים הקלאסיים שארגן יו"ר המועדון צבי שטלנדר.

הטוסטוס הוא מתוצרת ב.ס.א הבריטית ויוצר בשנת 1942. אלא שהחברה הפסיקה כעבור זמן קצר ביותר לייצר את הדגם הזה ומספרם של הטוסטוסים שעדיין נותרו למליטה הוא קטן ביותר.

לארץ הגיע הדגם הנדיר בשנת 1942, כאשר חברת "גוזמן" שהיתה יבואנית של אופנועי "הוסקורנה" השוודיים, ניסתה להפיץ אותו כאן. אלא שהדגם שהגיע לארץ לא קיבל רישוי, אוחסן במחסן של החברה ונשכח.

רק בשנת 1980, כאשר עשו סדר במחסן הזה, נתגלה הטוסטוס. אחד המנהלים של חברת "גוד מן", ולי לוין, שהוא "משוגע לאופנועים", נדהם כשנתגלה לו, שהאופנוע חדש לגמרי. הוא מיהר לבדוק בארכיון החברה, וכך גילה את הסיפור המוזר.

למיפגש האחרון של האופנועים הקלאסיים הובא הטוסטוס על גבי רכב, שכן גם היום אין לו עדיין רישוי ואסור לו לנוע על הכבישים.

לטוסטוס יש מנוע של 49 סמ"ק והוא מותנע באמצעות משקולות המותקנות על הגלגל האחורי. לא ברור כמה צריך לעלות טוסטוס כזה כיום. מה שכן ברור הוא שמחירו גדול יותר מזה של כל טוסטוס חדש.

# אירגון בעלי המוניות – למאבק נגד מפקיעי מחירים

– מאת בני ברק –

אירגון בעלי המוניות החליט לצאת למאבק נגד נהגי מוניות המפקיעים מחירים.

בישיבה של הנהלת הארגון הארצי של בעלי המוניות, הוחלט לפתוח במסע הסברה נרחב בקרב נהגי המוניות, במטרה להבהיר להם, כי הפקעת המחיר גורמת לפגיעה קשה בתדמיתם של הנהגים עצמם וכן בתדמית המדינה כולה, כאשר מדובר בהפקעת מחירים.

האירגון מציין, כי התופעה של הפקעת מחיר היא שולית, ולכן יש להאבק בה בכל דרך.

האירגון פנה למנהלי התחנות בכל רחבי הארץ, בבקשה לנקוט יד קשה נגד נהגים אשר ייתפסו כשהם מפקיעים מחירים, או מסרבים להסיע נוסעים, לא מפעילים מונה או מתנהגים בגסות כלפי הנוסעים. כל תלונה כזו חייבת להתברר תוך 24 שעות והדיווח על תוצאות הבירור והצעדים שננקטו, חייב להימסר לאירגון הארצי.


טראנסקאר-סבנה נתיבי אויר בלגיים
20 שנות וותק ונסיון בשיווק מכוניות
75 סניפים ברחבי העולם
עכשיו גם אתה יכול לייבא לעצמך כל מכונית חדשה
תוך 2-4 שבועות בלבד*
• אינך משלם עמלת סוכן – בשיטת טראנסקאר־סבנה. כל התשלומים מועברים על־ידך דרך הבנק ישירות לטראנסקאר־סבנה. נתיבי אויר בלגים אך ורק כנגד מסמכי פרופורמה של הרכב.
• בשיטת טראנסקאר סבנה הרכב המסופק לך הוא בתקן (אוס) אירופאי.
• מכוניות אמריקאיות מסופקות החל מ־1.1.86
• הבטחת מחיר סופי** כנגד מקדמה של $500 בלבד המחושבת ביום הרכישה.
• סבנה טראנסקאר ספק של: א.נ.י – ארגון נכי ישראל, ארגון נכי צה"ל, יוניפיל, כוח האו"ם, אירגון מורי הדרך, שגרירויות, מוסדות ועוד.
• חסוך לעצמך $ יקרים ותקבל יותר מכונית בהרבה פחות כסף
כוס קפה מחכה לך במשרדינו החדשים
** לא כולל מיסים והיטלים
טרנסקאר, רח' קויפמן 2 (בית הטקסטיל), קומה 16, טל. (03)660824, TELEX. 361579
TRANSCAR-SABENA BELGIAN AIRLINES

בעל רכב אוטומטי שים לב!!!
תיקון גירים אוטומטיים באחריות
ג'נרל גיר, דרך פ"ת
תל־אביב
03-361073
03-374109

מצברי שלו
דרך ההגנה 102 תל־אביב
בסיטונות ובבודדים
טל' 378353
הנחה 20%

בק קופאות כולן